

CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

**REGOLAMENTAZIONE
DEL TRASPORTO MERCI
IN FRANCIA**

a cura del
CENTRO STUDI CONFETRA

QUADERNO N. 97 - OTTOBRE 1996

A. PREMESSA

La legislazione francese dei trasporti è indicata come la più avanzata e completa d'Europa.

Questo quaderno tende ad illustrarne la parte relativa al trasporto merci, con particolare riguardo alle modalità terrestri.

Per meglio inquadrare l'analisi indichiamo anzitutto le caratteristiche geo-economiche della Francia, raffrontandole con quelle italiane.

Raffronto caratteristiche								
	Caratteristica		Francia	Italia	Francia/Italia			
1	Superficie	(migliaia di km ²)	549,0	301,3	1,82			
2	Popolazione	(milioni di abitanti)	57,7	57,1	1,01			
3 = 2/1	Densità	(abitanti/km ²)	105,1	189,5	0,55			
4	Prodotto Interno Lordo	(miliardi di ECU)	808,0	658,5	1,23			
5 = 4/2	PIL per abitante	(ECU)	14.003,5	11.532,4	1,21			
6	Rete stradale	(km)	915.651,0	303.523,0	3,02			
7	<i>di cui autostrade</i>	(km)	7.408,0	6.306,0	1,17			
8 = 7/6	Incidenza autostrade		0,81%	2,08%				
9 = 6/1	Diffusione strade	(km/km ²)	1,67	1,01	1,65			
10 = 6/2	Disponibilità strade	(km/1000 abitanti)	15,9	5,3	3,00			
11	Rete ferroviaria	(km)	33.555	16.016	2,10			
12 = 11/1	Diffusione rotaie	(km/km ²)	0,06	0,05	1,20			
13 = 11/2	Disponibilità rotaie	(km/1000 abitanti)	0,58	0,28	2,07			
14 = 9/12	Diffusione strade rispetto rotaia		27,8	20,2	1,38			
15 = 10/13	Disponibilità strade rispetto rotaia		27,4	18,9	1,45			
Traffico merci (1993)			Naz.	Intern.	Naz.	Intern.	Naz.	Intern.
16	Autotrasporto < 50 km	(milioni di t)	767		477	0,5	1,61	-
17	Autotrasporto > 50 km	(milioni di t)	460	51,0	478	21,7	0,96	2,35
18	Autotrasporto < 50 km	(miliardi di txkm)	11,5		9,5		1,21	
19	Autotrasporto > 50 km	(miliardi di txkm)	86,8	17,0	109,4	18,2	0,79	0,93
20	Ferrovia	(miliardi di txkm)	24,7	18,9	9,0	12,7	2,75	1,49
21	Navigazione interna	(miliardi di txkm)	3,5	2,5	0,1		35,00	-
22	Totale	(miliardi di txkm)	126,5	38,4	128,0	30,9	0,99	1,24
23 = 18/16	Distanze medie autotrasporto < 50 km	(km)	15		20		0,75	
24 = 19/17	Distanze medie autotrasporto > 50 km	(km)	189	331	230	837	0,82	0,40
25	Conto terzi su totale t x km		75,7%		80,2%			
Veicoli trasporto merci - (1993)								
26	Peso complessivo sino 3,5 t	(unità)	4.405.000		1.700.000		2,59	
27	Peso complessivo oltre 3,5 sino 11,5 t	(unità)	160.000		360.000		0,44	
28	Peso complessivo oltre 11,5 t	(unità)	216.000		226.000		0,96	
29	Trattori	(unità)	178.000		74.000		2,41	
Imprese e addetti autotrasporto								
30	Imprese		40.555		145.000		0,28	
31	Addetti		361.000		300.000		1,20	
32 = 31/30	Addetti per impresa		8,9		2,1		4,24	
33	Imprese da 1 a 5 veicoli		81,6%		95,8%			
34	Imprese da 6 a 10 veicoli		5,6%		2,2%			
35	Imprese con oltre 10 veicoli		12,8%		2,0%			
36	Emissione totale CO ₂ - (1990)	(milioni di t)	367		392		0,94	
37	Emissione trasporti CO ₂	(milioni di t)	128		96		1,33	
38 = 37/36	Incidenza CO ₂ trasporti	(milioni di t)	34,9%		24,4%			
39	Emissione totale NOx	(migliaia di t)	1.675		1.981		0,85	
40	Emissione trasporti NOx	(migliaia di t)	1.194		967		1,23	
41 = 40/39	Incidenza trasporti NOx	(migliaia di t)	71,3%		48,8%			
42 = 37/40	Emissione CO ₂ + NOx trasporti	(migliaia di t)	107,2		99,3		1,08	
43 = 36/4	Emissione CO ₂ in rapporto al PIL	(t/milioni di ECU)	454		592		0,77	
44 = 39/4	Emissione NOx in rapporto al PIL	(t/milioni di ECU)	2,1		3,0		0,70	
Veicoli circolanti - (1990)								
45	Autovetture	(milioni)	23,8		28,2		0,84	
46	Veicoli industriali	(milioni)	5,0		2,5		2,00	
47 = 45 + 46	Totale	(milioni)	28,8		30,7		0,94	
Consumo carburanti								
48	Benzina	(milioni t)	17,0		15,5		1,10	
49	Gasolio	(milioni t)	20,6		15,8		1,30	

Fonte: Eurostat, OEST, ISTAT

La Francia ha popolazione di poco superiore a quella italiana; diffusa però su di un territorio 1,8 volte più grande, per cui la densità (abitanti/km²) è in Italia quasi doppia.

Il prodotto interno lordo francese è maggiore del 23% (21% se riferito al pro-capite per abitante).

La diffusione della rete stradale (km di strade per km² di territorio) è in Francia del 65% superiore a quella italiana. Le autostrade si estendono però poco più che in Italia (17%). La disponibilità di strada per abitante francese è tre volte quella per abitante italiano.

La diffusione della rete ferroviaria francese, pur superiore a quella italiana del 20%, lo è meno di quanto lo sia la stradale.

Il traffico merci terrestre nazionale, valutato in t x km, è quasi identico (126,5 miliardi in Francia, 128 in Italia). Nel traffico internazionale ⁽¹⁾ è più forte quello francese (38,4 contro 30,9).

Sono però diverse le ripartizioni modali.

La ferrovia francese, sul suo territorio, sviluppa 2,75 volte più traffico di quanto riesce a realizzare FS in Italia. Anche nell'internazionale la ferrovia francese è superiore di 1,5 volte.

Per la strada, al di sotto dei 50 km di percorrenza, il traffico francese supera del 20% quello italiano; ma per i traffici sulle medio-lunghe distanze l'Italia è del 26% superiore nel traffico nazionale, e del 7% nell'internazionale.

E' importante osservare come si caratterizzano i trasporti stradali in funzione delle distanze.

Entro il limite di 50 km il valor medio dei trasporti francesi è di 15 km, contro i 20 italiani. Per questo motivo, pur essendo i tonnellaggi movimentati in Francia sulle corte percorrenze superiori del 61% rispetto a quelli italiani, il traffico (txkm) francese è superiore al nostro soltanto del 21%

Anche sulle lunghe percorrenze (nazionali) il valor medio del chilometraggio francese è inferiore al nostro (189 km anziché 230). I tonnellaggi ed i traffici si equivalgono (460 milioni di tonnellate in Francia e 478 in Italia).

La differenza tra le medie è clamorosa nei trasporti internazionali: 837 km per l'Italia e 331 km per la Francia (21,7 e 51 milioni di tonnellate, nonché 18,2 e 16 miliardi di t x km, rispettivamente).

Si può concludere che il lungo Stivale italiano produce maggiori traffici (e costi) del compatto Esagono francese, a parità di volumi di merci trasportate.

In altri termini la Francia movimenta su strada più merci di quanto ne movimenta l'Italia, però le sue percorrenze sono minori.

⁽¹⁾ Realizzato dai soli vettori nazionali.

I divari sopra descritti spiegano la difformità nella composizione dei parchi veicolari stradali.

Il numero dei veicoli commerciali (sino 3,5 t di peso complessivo) è in Francia 2,6 volte superiore rispetto a quello italiano in conseguenza dei maggiori volumi movimentati su distanze inferiori a 50 km; inoltre i francesi utilizzano su tali distanze (comprendenti il trasporto urbano) veicoli più piccoli di quelli adottati in Italia, ove circola invece - per lo stesso uso - un maggior numero (2,3 volte) di veicoli della classe superiore (fino a 11,5 t).

Quanto al trasporto sulle medie-lunghe distanze (veicoli oltre 11,5 t di peso complessivo e trattori), il parco francese è composto da 394.000 unità a fronte delle nostre 300.000, malgrado l'analogo volume di merce movimentato. La differenza è plausibile ove si rammenti che:

- i veicoli italiani operano su distanze medie notevolmente superiori, che consentono migliore produttività;
- i nostri autotreni ed autoarticolati hanno maggiori portate utili (44 t di peso complessivo contro le 40 t ammesse in Francia).

La ripartizione dei traffici (txkm) tra conto proprio e conto terzi non è dissimile nei due paesi: 80,2% è l'incidenza del conto terzi in Italia e 75,7% quella in Francia.

L'assetto delle imprese di autotrasporto è diverso.

In Francia 40.500 aziende occupano 361.000 addetti, mediamente quasi nove persone per azienda; in Italia 145.000 imprese danno lavoro a 300.000 addetti, poco più di 2 per azienda.

Corrispondentemente, quasi il 96% delle imprese italiane di autotrasporto ha in disponibilità meno di 5 veicoli (81,6% in Francia), il 2,2% da 6 a 10 veicoli (5,6% in Francia); il divario è fortissimo per le aziende con oltre 10 veicoli: 12,8% in Francia, 2% in Italia.

Per concludere abbiamo indicato le emissioni gassose di CO₂ e NO_x, totali e per la quota parte prodotta dai trasporti (persone e merci).

La Francia (nel 1990) è complessivamente più "pulita" dell'Italia.

Se si rapportano le emissioni al PIL la situazione francese è migliore del 23% per il CO₂ e del 30% per il NO_x.

Se però si osservano le emissioni dei soli trasporti, in valore assoluto, la Francia è più inquinata: del 33% per il CO₂ e del 23% per il NO_x, malgrado gli autoveicoli circolanti siano in Francia meno che in Italia (23,8 milioni di autoveicoli e 5 milioni di veicoli industriali in Francia, 28,2 e 2,5 - rispettivamente - in Italia); occorre notare però che le percorrenze medie annue delle auto italiane sono ridotte ⁽¹⁾, come confermano i consumi di carburante, notevolmente inferiori in Italia rispetto alla Francia.

⁽¹⁾ L'ACI stima, per il 1990

- 9.500 km/anno per autoveicoli a benzina
- 20.700 km/anno per autoveicoli a gasolio

OICA, l'organizzazione mondiale dei costruttori, indica in 14.800 km la percorrenza media nel mondo.

B. LA LEGGE DI INDIRIZZO DEI TRASPORTI INTERNI (PIANO GENERALE TRASPORTI FRANCESE)

Il 31 dicembre 1982 la Gazzetta Ufficiale della Repubblica Francese ha pubblicato la Legge di Indirizzo dei Trasporti Interni (LOTI), sorta di Piano Generale dei Trasporti al quale devono ispirarsi tutte le norme che regolamentano la mobilità delle persone e delle merci in Francia (allegato I).

Ministro dei trasporti del governo, socialcomunista, dell'epoca era Charles Fiterman.

Nel settembre 1981 il Consiglio dei Ministri gli aveva affidato l'incarico di elaborare un progetto di Piano dei Trasporti. Pronto nell'aprile 1982, su di esso venne aperto un ampio dibattito con le forze politiche e sociali. L'Assemblea Nazionale lo approvò nell'ottobre 1982, il Senato il 14 dicembre, e il 1° gennaio 1983, dopo quindici mesi dalla prima decisione del Governo, la LOTI era legge.

Per definirne gli scopi ed i contenuti essenziali riportiamo uno stralcio dell'intervento del relatore nella seduta del 7 ottobre 1992 dell'Assemblea Nazionale:

“Nella sua presentazione questo testo differisce dalle leggi abituali; si tratta, in effetti, di una norma di indirizzo che preferisce enunciare principi generali piuttosto che decretare regole di dettaglio.

Il nuovo testo legislativo fornisce un riferimento al potere esecutivo incaricato di condurre la politica dei trasporti e di regolamentarne l'attività.

Qualcuno ha criticato il carattere insufficientemente preciso o troppo vasto di alcuni articoli e il frequente rinvio ai decreti legislativi. Non ha compreso che in realtà il Parlamento non rilasciava un “assegno in bianco” ma al contrario delimitava il potere d'intervento dell'esecutivo fissandogli delle indicazioni circa i principi da rispettare, conservando Parlamento e Governo ciascuno le proprie prerogative fissate dalla Costituzione.

Questo testo ha un secondo merito: è il frutto di una concertazione tra i poteri pubblici e gli operatori, e deve essere applicato anche tenendo conto dei pareri degli interessati. Per questo motivo numerosi articoli prevedono che i decreti saranno adottati sentito il parere delle organizzazioni di settore e del Consiglio dei Trasporti.

Il progetto di legge risponde ai seguenti tre obiettivi:

- il riordino dei testi relativi ai trasporti
- l'indirizzo di una nuova politica globale dei trasporti
- la riforma della regolamentazione giuridica delle ferrovie.

1. Riordino dei testi relativi ai trasporti interni

L'attuale regolamentazione dei trasporti è al tempo stesso pletorica, disparata, pesante e arcaica.

Il testo di base, del 1949, è stato spesso modificato, altri testi sono stati aggiunti e non è sicuramente facile per i trasportatori conoscere le regole, e quindi rispettarle. Per di più questa regolamentazione si è rivelata spesso inefficace perché inapplicata o aggirata. E' auspicabile e urgente che il presente progetto di legge costituisca il punto di partenza di una codificazione particolarmente necessaria in questo settore così complesso e poco conosciuto.

2. Definizione delle basi di una nuova politica globale dei trasporti

L'importanza economica e sociale dei trasporti non è più da dimostrare, tuttavia questo settore è stato finora trascurato. Il progetto di legge intende creare le basi per una azione sistematica e coerente a lungo termine per migliorare l'efficacia del nostro sistema di trasporto affinché esso risponda, con minor costo, ai bisogni della collettività nazionale.

Presentando il progetto di legge il ministro dei Trasporti ha sottolineato che esso respinge il liberismo distruttivo e il centralismo autoritario. Ha sottolineato la specificità del settore dei trasporti, la diversità dei bisogni, il ruolo dei diversi modi.

La concorrenza nel mercato dei trasporti permette la scelta dell'utente, tuttavia il criterio collegato di redditività finanziaria non può essere l'unico. La specificità dei trasporti suppone una nazionalizzazione di fatto o di diritto, ovvero una ripartizione autoritaria dei compiti. Conviene stabilire le basi di una concorrenza sana, giusta e controllata che attualmente non esiste. Bisogna anche ricercare la complementarità e la cooperazione tra i mezzi di trasporto al fine di raggiungere una migliore redditività degli investimenti e della capacità esistente.

L'idea-forza del progetto di legge è la necessità di tener conto degli imperativi generali: utilizzo razionale dell'energia, sicurezza, protezione dell'ambiente e sviluppo equilibrato del territorio. Il progetto è stato concepito con l'idea di rafforzare e modernizzare l'apparato produttivo nazionale e di migliorare le condizioni di vita dei francesi. Il progetto propone una visione dinamica del servizio pubblico.

La nozione di servizio pubblico non implica né un appesantimento della regolamentazione, né un controllo dello Stato, né una standardizzazione degli inconvenienti. Non significa deficit né sussidio.

Dagli obiettivi di questa politica derivano principi che sono nel titolo primo della legge:

- soddisfazione dei bisogni dell'utente nelle condizioni economiche e sociali più vantaggiose per la collettività
- diritto al trasporto
- libera scelta dell'utente
- concorrenza leale tra i modi di trasporto, armonizzando le condizioni di utilizzo e favorendo la loro complementarità
- equa remunerazione del trasportatore, assicurando la copertura dei costi reali
- cofinanziamento dei trasporti pubblici di persone: da parte degli utenti, delle collettività pubbliche e degli altri beneficiari pubblici o privati.

Il progetto di legge mette inoltre l'accento sulla sicurezza, obiettivo che riporta al miglioramento delle condizioni di lavoro.

Conviene dunque prendere in considerazione i costi economici reali ed assicurare una giusta remunerazione dei trasportatori, con il fine di permettere lo sviluppo di questo settore e di migliorare la sua efficacia e la sua competitività. Finora la ricerca della competitività si è fatta a scapito delle condizioni di lavoro e dell'attività delle imprese, in una situazione malsana per le persone e per la collettività a causa dei costi indotti molto pesanti (incidenti stradali, deficit della SNCF, etc.). E' spiacevole che questa soluzione sia stata preferita a uno sforzo di modernizzazione.

3. Riforma del regime giuridico delle ferrovie

Il progetto di legge fissa le disposizioni legislative rese necessarie dalla scadenza (1982) della convenzione del 1937 tra lo Stato e la SNCF, affermando la volontà di rinascita del trasporto ferroviario.

Da tempo in economia politica è in atto una contrapposizione ideologica sulla regolamentazione dei trasporti, specie per quelli mirati alla mobilità delle persone. Taluni sostengono che il trasporto è un servizio pubblico ed i suoi utenti debbono essere tutelati dallo Stato. Per altri, invece, il trasporto non è più utile alla vita dei cittadini di quanto lo sia la produzione del pane, e dovrebbe quindi essere trattato come una qualsiasi altra produzione.

La LOTI conferma il principio del servizio pubblico, però riafferma che lo Stato garantisce la libertà di gestione delle imprese private (articolo 5). Servizio pubblico diviene sinonimo di conto terzi ma il suo contenuto è precisato con l'individuazione limitativa dei suoi compiti: realizzazione e gestione delle infrastrutture e regolamentazione delle attività di trasporto.

Gli attributi del servizio pubblico tradizionale si riassumono in tre principi:

- gratuità (come la giustizia, la polizia, etc.)
- uguaglianza degli utenti
- continuità.

Per il trasporto merci la gratuità non è richiesta ed è sostituita dal "prezzo equo".

Ma la LOTI ribalta tale concetto facendolo diventare diritto del trasportatore ad una giusta remunerazione, affinché i costi del servizio siano coperti.

Per il trasporto ferroviario delle merci, il contratto di programma tra lo Stato e la SNCF (in applicazione dell'autonomia gestionale che la LOTI riconosce a quest'ultima) conferma che l'impresa ferroviaria (interamente dello Stato) non è sottoposta ad alcun obbligo di servizio pubblico e che "nell'ambito della sua autonomia di gestione, in funzione della domanda espressa dagli utenti e dei costi corrispondenti, stabilisce le necessità di prestazioni e le condizioni - specie economiche - alle quali SNCF fornisce i servizi".

Per il trasporto su strada la LOTI ha sostituito al regime delle licenze, per il trasporto sulle lunghe distanze, un sistema basato sulle autorizzazioni; ma si è dovuto attendere il decreto di applicazione (del 1986) per constatare che questo cambio di terminologia corrispondeva ad una vera modifica della regolazione dell'accesso al mercato. Talune modifiche introdotte possono apparire tecniche (innalzamento da 6 a 7,5 t del peso complessivo del veicolo perché sia necessaria un'autorizzazione) ma corrispondono in realtà ad un ammorbidimento della regolamentazione. La modifica più importante concerne la procedura di rilascio delle autorizzazioni, che ha eliminato il contingentamento quantitativo.

La politica francese di deregolamentazione, in adeguamento delle indicazioni comunitarie, si è completata nel 1989 con l'abbandono del sistema di tariffe obbligatorie per il trasporto di merci su strada.

Senza ulteriormente dettagliare i contenuti della LOTI, proseguiremo, nei capitoli che seguono, con l'analisi dei decreti legislativi emanati in attuazione della stessa e delle altre leggi che regolamentano il trasporto - specie quello terrestre - in Francia.

Inizieremo con un approfondito excursus sulle ferrovie, che hanno per lungo tempo rappresentato la modalità portante della mobilità di merci e persone in Francia.

C. IL TRASPORTO FERROVIARIO

Il trasporto ferroviario inizia, in Francia, nel 1823.

Dalla sua nascita la ferrovia ha suscitato dibattiti economico-ideologici sul ruolo dell'iniziativa privata e dello Stato, sull'equilibrio tra monopolio e concorrenza.

Chi deve costruire la strada ferrata? Chi deve averne la proprietà? Chi deve gestirla? Come finanziarla?

Nel 1937 nasce la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), società di economia mista pubblico/privata - con partecipazione maggioritaria dello Stato - alla quale è accordata la concessione della rete nazionale di interesse generale per un periodo di 45 anni, ossia sino al 31 dicembre 1982.

Si dice che dal 1937 al 1945, in un periodo particolarmente difficile, si sia formato lo spirito del nuovo operatore nazionale. In un rapporto del 1995 commissionato dal Ministro dei trasporti francese ⁽¹⁾, si legge:

“La Guerra e l’Occupazione - nelle quali la ferrovia giocò un ruolo decisivo - la Resistenza - alla quale i ferrovieri diedero tanto lustro - segnano la giovane SNCF.

Come sempre, gli avvenimenti iniziali lasciano tracce profonde nella mentalità e nei comportamenti attuali.

La SNCF sarà uno dei poli principali della Resistenza, riunendo in una guerriglia comune “cheminots” ed ingegneri, sindacalisti e dirigenti. La “battaglia della rotaia” metterà in gravi difficoltà la difesa tedesca durante lo Sbarco e la Liberazione.

La SNCF incarna la nuova Francia.....Alla fine della Guerra la ferrovia francese, diffusa su tutto il territorio, sarà un importante strumento per la Ricostruzione.

Nel rifare la rete l’idea conduttrice fu quella di approfittare delle distruzioni per ridisegnarla

La rete nazionale integrata fu un fattore essenziale per mobilitare il finanziamento degli investimenti a favore della modernizzazione.Grazie alla nazionalizzazione, il circolo vizioso dell’asfissia tra le due guerre si è trasformato in circolo virtuoso di sviluppo economico e sociale: è questa SNCF, che rappresenta la rinascita della ferrovia, ad essere ancora presente negli spiriti

Due grandi innovazioni tecniche caratterizzano questo grande successo: la conversione dalla trazione a vapore alla trazione elettrica e la conquista dell’alta velocità”.

A supporto dell’enfasi che traspare dal rapporto rammentiamo che nel 1945 i ferrovieri francesi erano 550.000 (ridotti a 175.000 nel 1995).

Sino al 1971 SNCF ha operato in un regime che, pur affidandole la gestione tecnica e commerciale, la poneva sotto un insieme di pesanti controlli da parte dello Stato, impedendole una vera autonomia di gestione. L’aggravarsi dei risultati negativi di bilancio, la sempre maggiore concorrenza della strada e dell’aereo spinsero lo Stato francese, nel 1971, a riconoscere una maggiore autonomia gestionale.

Ciononostante, dal 1972 al 1986 la SNCF realizzò un solo bilancio attivo, nel 1979, a fronte di dieci esercizi deficitari, il più grave dei quali nel 1982, con 1.665 miliardi di lire di perdita principalmente causati dalla continua caduta del traffico merci.

⁽¹⁾ “L’Europa: avvenire della Ferrovia”, affidato dal Ministro B. Bosson a:

- C.Stoffaes - direttore generale dell’EDF (l’ENEL francese)
- J.C. Berthod - direttore generale Danzas Francia e Novatrans
- M. Feve - consigliere SNCF e presidente CNC (l’Italcontainer francese).

Nel 1982 veniva a scadere la concessione da parte dello Stato a SNCF, ed anche per mettere il quadro giuridico in accordo con i fatti (dal 1937 al 1982 i privati avevano ceduto tutte le loro azioni allo Stato) la Francia decise di trasformare con la LOTI la situazione della SNCF.

Il 1° gennaio 1983 SNCF cambiò natura giuridica, trasformandosi da società mista in ente pubblico.

La Loti fissa come scopo per SNCF “la gestione e lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale secondo i principi del servizio pubblico”, dandole in dotazione “i beni immobili pubblici e privati, già concessi alla società mista, a titolo gratuito”.

Non si fa distinzione tra trasporto di merci e di persone: la ferrovia costituisce un tutt’uno, indivisibile.

Secondo il contratto di programma in vigore tra Stato e SNCF, questa effettua tre grandi categorie di servizi:

- trasporto regionale di persone, per il quale è maggiormente definito il carattere di servizio pubblico, con caratteristiche del trasporto fissate dalla collettività e con prezzo pagato dall’utente che è solo una piccola frazione (meno della metà) dei costi
- trasporto passeggeri sulle grandi linee, con ridotte caratteristiche di servizio pubblico, definite nel contesto delle modalità concorrenti (aereo)
- trasporto di merci, servizio pubblico minimo, limitandosi l’interesse generale alla sicurezza della circolazione stradale ed alla protezione dell’ambiente.

Le disposizioni applicative della LOTI al servizio ferroviario merci poco corrispondono alle caratteristiche di servizio pubblico. In materia tariffaria. “SNCF stabilisce le tariffe di trasporto merci applicabili sul territorio nazionale, in funzione delle caratteristiche delle partite e delle condizioni di inoltro” senza sottoporle ad approvazione da parte dello Stato.

Nelle sue Condizioni Generali SNCF, per quanto concerne il trasporto merci, indica soltanto un certo numero di principi:

- SNCF inoltra (sia direttamente, sia ricorrendo alla strada) spedizioni a collettame o a carro completo, nel limite delle sue possibilità tecniche
- SNCF partecipa allo sviluppo razionale del trasporto combinato
- per assicurare un servizio completo SNCF può
- esercitare le attività ausiliarie del trasporto (spedizionieristiche, anzitutto)
- assicurare il ritiro, la consegna, il deposito, il condizionamento delle merci e tutte le altre operazioni connesse al trasporto
- impiantare o far impiantare raccordi ferroviari
- cedere alla clientela impianti sulle proprie aree.

Riprendendo il rapporto del 1995, già citato:

“La LOTI segna il culmine di un concetto, ma anche la fine di un’epoca. A partire dagli anni ’80 la situazione commerciale e finanziaria del trasporto ferroviario, già degradata dalla recessione della seconda metà degli anni ’70, non cessa di deteriorarsi.

Il quinquennio 1980-1985 vede il volume d'affari mantenersi tra 62 e 64 miliardi di franchi (indicando una regressione in franchi costanti, essendo all'epoca l'inflazione ancora elevata). Ma è soprattutto tra il 1985 e il 1987 che il fatturato cade bruscamente, da 63 a 57 miliardi. Tale valore stagna fino al 1990. Il quinquennio seguente, 1990/1995, è contraddistinto dal fallimento del contratto di programma tra Stato e SNCF. Invece di salire a 64 miliardi, come preventivato, il volume d'affari scende fino a raggiungere 54 miliardi di franchi nel 1994 L'autonomia di gestione della SNCF prevista dalla LOTI e dal contratto di programma, sbandierata con tutti i toni, sfocia di fatto in un regime di mancanza di responsabilità Il rapporto Stato-SNCF si riduce sovente ad un dialogo tra sordi: *diteci che cosa bisogna fare e pagateci per questo*, da un lato; *assumetevi le vostre responsabilità* dall'altro. Il risultato è l'immobilismo

Le condizioni sociali e le mentalità delle diverse modalità sono molto lontane. Per SNCF forte cultura d'impresa, lunghe tradizioni storiche, possente sindacalizzazione, nostalgia di un passato nel quale il ferroviario era il trasporto dominante. Per l'autotrasporto piccoli padroncini, imprese individuali, severa concorrenza commerciale, dure condizioni di lavoro, incerto rispetto della legislazione del lavoro, talvolta ricettacolo della disoccupazione e dei lavoratori in situazioni precarie. Per il trasporto aereo, settore giovane, apertura internazionale, elevato tecnicismo.

I 195.000 addetti delle ferrovie hanno ricevuto nel 1993 un volume di retribuzioni di 43,9 miliardi di franchi (225.128 franchi a persona), contro 37,3 miliardi per 361.000 addetti dell'autotrasporto merci (103.324 franchi a persona)

Dopo il massimo storico toccato nel 1974, al momento del primo choc petrolifero, l'attività del trasporto ferroviario di merci non cessa di diminuire: 72,4 miliardi di t x km nel 1974; 50,2 nel 1986; 43,6 nel 1993.

Quanto alle quote di mercato, nel segmento sulle lunghe distanze, la riduzione è ancora più marcata: dal 46,1% del 1974 al 30% del 1993 Il deficit di bilancio, pari a 7,7 miliardi di franchi nel 1993, ha raggiunto 8,2 miliardi nel 1994. L'indebitamento, dell'ordine di 175 miliardi a fine 1995, rappresenta tre volte il fatturato; i costi finanziari sono pari a 12,7 miliardi di franchi.

I ricavi commerciali diretti pagati dai clienti, escludendo le compensazioni tariffarie, sono 41,2 miliardi di franchi e non coprono neppure il costo del lavoro (43,9 miliardi)

Se si vogliono valutare i sistemi di trasporto secondo un criterio di utilità economica (anno 1993):

- fatturato trasporto merci SNCF = 11 miliardi di franchi
- fatturato trasporto merci su strada = 326 miliardi di franchi.

Queste cifre non sono indicate con lo scopo di sminuire il ruolo delle ferrovie, ma per posizionarle al loro vero posto: quello di sfidante della strada. Mentre molti posizionano ancora la concorrenza strada-rotai in un confronto superato, il ruolo dello sfidante è strategico: esso permette di passare dalla difensiva all'offensiva.

..... L'Europa ferroviaria, aprendo per la prima volta la concorrenza all'interno della modalità ferroviaria, giocherà un utile ruolo psicologico. Indebolendo il peso del concetto della concorrenza intermodale che polarizza eccessivamente l'attenzione e le energie. La concorrenza ferroviaria in Europa inciterà le compagnie ferroviarie a confrontarsi tra loro piuttosto che a disperdersi nella contemplazione delle condizioni di concorrenza con la strada o nelle sterili controversie con lo Stato sulla politica dei trasporti".

Proseguiamo nella citazione del rapporto, laddove questi tocca il tema di come rivedere il ruolo delle ferrovie dando risposta a due interrogativi:

- si ricostruirebbero oggi le ferrovie se non esistessero?
- quale sarebbe il loro mercato e la loro struttura?

“In teoria l’economia e la società attuale possono funzionare anche senza le ferrovie: esistono certamente doppi e ridondanze tra i vari modi di trasporto, ciascuno di essi avendo nello stesso tempo zone più o meno in esclusività e zone di competizione con le altre modalità. Esistono nel mondo contemporaneo Stati senza ferrovie ovvero Stati nei quali il trasporto ferroviario ricopre un ruolo marginale.

Teoricamente il mondo moderno potrebbe d’altronde funzionare anche senza l’aereo, senza la navigazione o senza gli oleodotti; molto difficilmente senza la strada, che è diventata il mezzo di trasporto universale sebbene i paesi ad economia socialista rappresentino l’esempio di sistemi di trasporto nei quali i ruoli dell’auto individuale e dell’autotrasporto di merci sono - meglio, erano - molto contrastati nella pianificazione dei trasporti.

Evidentemente, perciò, se la ferrovia non esistesse, la domanda di servizi ferroviari si esprimerebbe naturalmente e produrrebbe lo sviluppo di un comparto ferroviario competitivo e prospero.

Ma su quali mercati? Per quali bisogni?

Il posizionamento strategico della rotaia come concorrente di una strada dominante condurrebbe a scelte differenti dalla situazione attuale.

Per ragioni economiche, anzitutto, la diffusione dell’auto individuale non eliminerebbe la domanda di trasporti collettivi. Nelle zone dense di popolazione e negli agglomerati urbani, il trasporto di massa dei viaggiatori necessita di un sistema a forte portata, di un mezzo di trasporto collettivo possente, che utilizza proprie infrastrutture, senza il quale l’intasamento stradale e le offese all’ambiente diverrebbero rapidamente intollerabili.

Analogamente, per la movimentazione di persone tra poli a forte densità demografica, il trasporto ferroviario parrebbe preferibile alle autolinee, la cui portata e qualità di servizio sono ridotte. Per le medie distanze, il treno ad alta velocità si imporrebbe facilmente sull’aereo, per traffici sufficientemente intensi: si è potuto constatarlo sulle tratte Parigi-Lione e Parigi-Nantes dopo l’avvento del TGV, che ha surclassato l’aereo.

Per il trasporto merci, la maggiore competitività delle ferrovie risulta tanto maggiormente quanto più la distanza è elevata, per i traffici consolidati su relazioni intense e per i trasporti eccezionali.

Tra l’elasticità dell’autocarro e la possanza del treno, gli equilibri commerciali si formerebbero in funzione delle relative competitività nelle rispettive nicchie di mercato.

Per l’organizzazione industriale della ferrovia così rifatta, partendo da zero, occorrerebbe trovare un equilibrio tra l’iniziativa di imprenditori privati del trasporto su ferro - attratti dalla convenienza - e l’iniziativa delle pubbliche autorità - sia regionali che nazionali - atto a comporre uno scenario ferroviario ben diverso da quello che oggi conosciamo, ereditato storicamente.

Il risviluppo della ferrovia si imporrebbe anche per ragioni extra-economiche, d’interesse generale o sociale: l’uguaglianza di trattamento, la solidarietà interregionale, la pianificazione del territorio, la sicurezza pubblica, la protezione dell’ambiente, etc. costituirebbero le basi di una reinvenzione del servizio pubblico.

Nelle società occidentali presso le quali il movimento ecologista è potente e presso le quali la qualità della vita motiva sempre più i cittadini, si constata che la ferrovia è oggetto di nuovi incentivi sia per le merci che per le persone. La rotaia non dovrebbe più apparire come il concorrente in difensiva verso la strada dominante, ma come il suo complemento convincente: la rotaia salvatrice della strada, in certo qual modo.

Purtuttavia, queste considerazioni non inducono a dare alla funzione di servizio pubblico delle ferrovie la stessa interpretazione universale che esso aveva nel XIX secolo, e nemmeno quello che riveste ancora oggi. Il ruolo di servizio pubblico della rotaia dovrebbe essere interamente ripensato.

Le risposte saranno diverse a seconda degli Stati, secondo i loro approcci politici e secondo il loro grado di consapevolezza sociale ed ecologica.

Le cooperazioni tra sistemi - specialmente il trasporto combinato strada/rotaia - sarebbero certamente oggetto di interventi di incoraggiamento, anche di regolamentazioni costrittive forti, comportanti ad esempio l'interdizione della circolazione per gli autocarri su certe strade o sulle grandi distanze, come succede, ad esempio, in Svizzera ed in Austria. Il sistema dei pedaggi e delle tasse (sui veicoli, sul gasolio, etc.) servirebbero a meglio mettere in conto le esternalità, fornendo un vantaggio competitivo alla ferrovia rispetto alla strada.

Laddove il differenziale di competitività con la strada è troppo forte, il trasporto ferroviario non dovrebbe rinasce uguale ad oggi.

L'argomento dell'ecologia giustificerebbe qualcuno degli interventi pubblici, ma non tutti: il trasporto combinato presenta forti vantaggi ecologici, consentendo di trasferire su rotaia il traffico stradale intenso sulle lunghe distanze. La sua competitività è molto sensibile alle tariffe del servizio.

Per contro, il vagone isolato, assai deficitario, contribuisce assai poco ad alleviare la strada.

Sarebbe in proposito interessante comparare il beneficio ecologico del trasferimento degli aiuti finanziari (dello Stato) dal vagone isolato al trasporto combinato.

I tracciati delle reti ferroviarie sarebbero sicuramente molto diversi da quelli odierni, polarizzandosi attorno a due principi: da una parte reti regionali a forte densità di viaggiatori; dall'altra le linee transeuropee disegnate secondo uno schema a maglie, ben lontano dagli attuali schemi stellari centrati sulle capitali, eredità dei nazionalismi ferroviari.

Se la responsabilità del servizio pubblico dei trasporti regionali passeggeri fosse delegata alle collettività locali, con tutte le sue conseguenze di bilancio, nessuno dubita che molti dei servizi ferroviari sarebbero trasferiti verso gli autobus poiché si sa che il rapporto tra i due costi è da 1 a 5, persino 1 a 10.

Anche le strategie commerciali delle compagnie ferroviarie sarebbero senza dubbio molto differenti da quelle attuali. Le frontiere europee non avrebbero più senso, e la rete ferroviaria europea apparirebbe come un tutto integrato.

Come accade nel trasporto aereo, la strategia degli hubs and spokes contribuirebbe a combinare le aree di raccolta forte e i collegamenti a grande distanza. Le imprese ferroviarie si diversificherebbero in settori complementari della loro attività principale, con lo scopo di migliorare la competitività complessiva: trasporti stradali di distribuzione, autobus regionali, valorizzazione commerciale delle stazioni, etc. Ma esse lo farebbero sicuramente in una maniera diversa da quella attuale, associandosi con imprese non ferroviarie, utilizzando su grande scala la subvezione e lo smembramento in società collegate.

In definitiva la ricostruzione delle ferrovie partendo da zero - sulla base di criteri di competitività, di pubblico servizio e d'interesse generale, ben sapendo che non si può pretendere un servizio universale - si attuerebbe in tre direzioni:

- il trasporto collettivo nelle aree urbane e metropolitane congestionate
- il successo tecnologico e commerciale dell'alta velocità passeggeri
- il vantaggio ecologico dei treni completi e del trasporto combinato.

D. IL TRASPORTO SU STRADA

Per la parte civilistica del trasporto su strada rinviamo al capitolo G sui contratti di trasporto.

Per quanto concerne invece la sua regolamentazione amministrativa si può osservare che essa trova fondamento nella LOTI ed applicazione nel decreto legislativo del marzo 1986 (allegato II) e nella parte rimasta in vigore del precedente decreto del 1949 (allegato III).

D.1. Conto proprio e conto terzi - Veicoli leggeri

La LOTI definisce **trasporti pubblici** (equivalenti al nostro concetto di **conto terzi** ma più estensivo perché vi comprende anche i trasporti senza corrispettivo) tutti i trasporti (stradali, ferroviari, marittimi, fluviali, aerei) che non sono organizzati in conto proprio.

Dopo aver stabilito il principio che tutto ciò che non è trasporto in conto proprio è trasporto pubblico, la legislazione francese non fornisce una rigorosa definizione di cosa debba intendersi per conto proprio, neppure nel decreto relativo al trasporto di merci su strada. I trasporti stradali in conto proprio sono quindi completamente liberi e possono, ad esempio, essere realizzati con veicoli presi in locazione con conducente ⁽¹⁾.

Anche i veicoli che non eccedono contemporaneamente il peso complessivo di 3,5 t e il volume utile di 14 m³ sono esenti da qualsiasi tipo di regolamentazione. Chiunque può utilizzarli per trasporti pubblici, senza alcuna limitazione e senza essere iscritto nei prescritti registri.

D.2. Accesso al mercato

Le imprese stabilite in Francia che esercitano il trasporto pubblico di merci su strada (conto terzi) devono essere iscritte in un registro regionale.

L'iscrizione presuppone che siano soddisfatte condizioni di accesso alla professione, fissate dalle direttive comunitarie ⁽²⁾.

Dopo l'iscrizione nel registro, per effettuare trasporti sulle lunghe distanze le imprese devono ottenere un'autorizzazione per ciascun veicolo. (La circolazione di un veicolo scarico non richiede né iscrizione nel registro né autorizzazione).

Per l'autorizzazione la legislazione prevede due casi:

- trasporti in **zona lunga**
- trasporti in **zona corta**.

⁽¹⁾ Un'ordinanza ministeriale ha stabilito che i trasporti in conto proprio eseguiti con veicoli di peso superiore a 7,5 t devono essere accompagnati da un documento che consenta agli addetti al controllo di determinare la tipologia del trasporto. Questa disposizione non risulta legalmente valida ma è ugualmente rispettata per non subire intralci da parte degli agenti durante l'effettuazione del trasporto.

⁽²⁾ Occorre dimostrare capacità professionale, onorabilità e capacità finanziaria. Quest'ultima non è richiesta per imprese esercenti esclusivamente veicoli non superiori a 6 t di peso complessivo.

Le zone corte sono definite con apposita ordinanza ministeriale e coincidono prevalentemente con il territorio dipartimentale.

Un trasporto è ritenuto come effettuato in zona corta quando sia il luogo di carico che quello di scarico sono situati nella stessa zona. Negli altri casi il trasporto è in zona lunga.

Per il trasporto in zona corta non è necessaria l'autorizzazione ma è sufficiente la sola iscrizione nel registro delle imprese ⁽¹⁾. Nessun tipo di autorizzazione, ma soltanto l'iscrizione nel registro, è richiesta per i seguenti tipi di trasporto anche in zona lunga:

- trasporto con veicolo il cui peso massimo non supera 7,5 t
- trasporti eccezionali
- trasporti di container vuoti con lunghezza non inferiore a 6 m
- percorso in territorio francese di un trasporto internazionale.

Dal marzo 1986 le autorizzazioni non sono più contingentate ma vengono rilasciate con una sistema **permanente e decentrato**.

A livello nazionale il ministro dei trasporti definisce in proposito orientamenti generali, alla luce di un rapporto del Consiglio Nazionale Trasporti (organismo descritto al capitolo H).

A livello regionale il prefetto rilascia le autorizzazioni in funzione di una serie di criteri che tengono conto dell'attività dell'impresa, delle sue previsioni di espansione, dei risultati di gestione, del rispetto delle normative, del ricorso alla sub-vezione, etc.

Nel caso di nuove imprese si tiene conto dei bisogni di trasporto nella regione.

Il rilascio delle autorizzazioni è permanente; le imprese possono farne richiesta in qualsiasi momento ne abbiano la necessità.

Nel 1995 sono state rilasciate:

- 5.800 autorizzazioni di trasporto, su 8.200 richieste (71%)
- 4.002 autorizzazioni di locazione di lunga durata, su 4.016 domande
- 91 autorizzazioni di locazione successiva, su 1231 richieste.

Al 1° gennaio 1995 le imprese possedevano complessivamente 70.000 autorizzazioni di zona lunga.

Le autorizzazioni non sono relative ad un determinato veicolo (non ne indicano cioè la targa di immatricolazione). L'impresa titolare le può utilizzare su qualsiasi veicolo essa possieda o che abbia preso in locazione.

Un autotrasportatore pubblico (conto terzi) può agganciare al suo veicolo a motore il rimorchio (o semirimorchio) di un cliente, di uno spedizioniere o di un altro autotrasportatore, purché la sua autorizzazione sia valida per la classe di peso corrispondente al complesso veicolare che viene così realizzato.

⁽¹⁾ A bordo del veicolo deve esistere una fotocopia, anche non autenticata, del certificato originale di iscrizione.

D.3. Locazione di veicoli senza conducente

E' completamente libera la locazione senza conducente:

- a) di veicoli aventi peso complessivo non superiore a 3,5 t e volume utile inferiore a 14 m³
- b) di rimorchi e semirimorchi.

Per la locazione di veicoli diversi da quelli indicati alle precedenti lettere a) e b), il locatore deve essere iscritto nel registro dei locatori, con esonero dalla dimostrazione di capacità finanziaria e professionale.

D.4 Locazione di veicoli industriali con conducente

La regolamentazione amministrativa della locazione di veicoli industriali con conducente (allegato II) non fornisce un'esatta definizione della locazione. Sono soltanto indicati (art. 36) gli elementi fondamentali per individuarla:

- a chi prende in locazione (locatario) compete l'organizzazione dei trasporti
- il locatario deve avere in disponibilità esclusiva il veicolo, durante tutti gli spostamenti che questi effettua - sia a vuoto che a carico - per un periodo ininterrotto
- la consegna del veicolo al locatario, all'inizio del periodo di locazione, e la restituzione dello stesso al locatore, alla fine del periodo, devono avvenire nello stesso luogo.

E' quindi il locatario che ha la qualifica di trasportatore.

Per dare in locazione con conducente veicoli oltre 3,5 t e 14 m³ occorre che il locatore:

- sia iscritto nel registro dei locatori, rispettando condizioni di onorabilità, capacità finanziaria e attitudine professionale
- sia titolare di autorizzazione, per i veicoli oltre 7,5 t di peso complessivo ⁽¹⁾, alle locazioni "di lunga durata" o alle locazioni "successive" in zona lunga (l'autorizzazione vale sia per trasporti eseguiti da imprese in conto proprio che in conto terzi. Queste ultime però, a loro volta debbono rispettare le normative specifiche per la loro attività; devono ad esempio essere titolari di autorizzazioni, se previste, per i veicoli presi in locazione).

Le autorizzazioni di lunga durata valgono se la locazione con conducente ha durata minima di 12 mesi.

Le autorizzazioni per locazioni successive valgono senza limiti minimi di durata.

⁽¹⁾ Per i veicoli oltre 3,5 t ma non oltre 7,5 t è sufficiente l'iscrizione nel registro. Altrettanto dicasi per i veicoli che superano le 7,5 t ma operano in zona corta.

D.5 Tariffe dell'autotrasporto

Dal 1989 le tariffe stradali obbligatorie (TRO) sono state abolite. Tutti i prezzi derivano attualmente dalla libera contrattazione tra le parti. Il prezzo, dice la LOTI, deve assicurare la copertura dei costi reali del servizio reso in condizioni normali di organizzazione e di produttività (articolo 6).

L'eliminazione delle TRO, unitamente alla liberalizzazione dell'accesso al mercato, hanno creato turbolenze concorrenziali nel settore alle quali la Francia ha tentato di porre rimedio con due interventi legislativi

- sulla sub-vezione (capitolo I)
- sulla sicurezza e modernizzazione dei trasporti (paragrafo L.2 del capitolo L).

Il Comitato Nazionale Stradale (CNR), fino al 1989, era un ente composto da rappresentanti degli autotrasportatori professionali al quale lo Stato aveva delegato alcuni compiti, tra i quali la definizione delle tariffe obbligatorie (TRO), il loro controllo, e la vendita in esclusiva dei carnets delle lettere di vettura.

Dopo il 1989 il CNR è stato trasformato in comitato professionale di sviluppo economico, sottoposto al controllo economico e finanziario dello Stato, incaricato di monitorare i prezzi ed i costi dell'autotrasporto.

D.6. Sanzioni

Le infrazioni gravi più importanti, punite con un anno di arresto e 100.000 franchi d'ammenda, sono:

- l'esercizio dell'attività di trasporto merci in conto terzi o di locatore di veicoli industriali senza essere iscritto nel relativo registro
- l'utilizzo di un'autorizzazione scaduta o sospesa oppure non valida.

Le infrazioni leggere più importanti, punite con un ammenda sino a 10.000 franchi, sono:

- sovraccarico del veicolo superiore al 10% (5.000 franchi per sovraccarico inferiore al 10%)
- assenza dell'autorizzazione a bordo del veicolo
- trasporto con autorizzazione insufficiente (ad esempio in zona lunga con sola iscrizione nel registro, che abilita solo alla zona corta).

Il prefetto della regione sostituisce il ministro per l'applicazione della regolamentazione dei trasporti di merce. A lui competono infatti:

- il rilascio delle attestazioni di capacità professionale
- l'iscrizione, la sospensione e la radiazione delle imprese nei registri
- la determinazione, secondo gli orientamenti generali stabiliti dal ministro, del numero di nuove autorizzazioni da attribuire alle imprese della regione
- il rilascio delle autorizzazioni.

Tutte queste mansioni, sotto la responsabilità del prefetto, sono materialmente svolte dagli uffici regionali dei trasporti, che tengono i registri delle imprese. Le direzioni regionali di tali uffici, congiuntamente con quelle dipartimentali, svolgono il controllo sulle imprese.

E. IL TRASPORTO COMBINATO

In Francia il trasporto combinato strada-rotaia (ferroustage) è assimilato, per la sua regolamentazione amministrativa, al trasporto su strada.

Nel febbraio 1995 è stata recepita la direttiva comunitaria sui trasporti combinati infracomunitari, stabilendo che i tragitti stradali di tali trasporti sono esentati dal regime autorizzativo.

Un'ordinanza dell'ottobre 1986 consente ai veicoli utilizzati nel trasporto combinato la circolazione con un peso massimo di 44 t in luogo delle 40 consentite usualmente dal Codice della Strada francese per gli autoveicoli a 5 assi.

Prima del 1994 lo Stato aveva stanziato un budget annuale di aiuti al trasporto combinato pari a 50 milioni di franchi, per lo sviluppo infrastrutturale, particolarmente dei terminali d'interscambio strada-rotaia. L'intervento era a favore della SNCF, senza beneficiare gli utilizzatori del ferroustage.

Nel 1994 la politica degli aiuti è cambiata; la promozione del combinato è stata rivolta alle società che lo organizzano e commercializzano: Novatrans - per il ferroustage - e CNC - per i containers. E' stato stanziato a loro favore un fondo di 15 milioni di franchi per sviluppare cinque linee pilota (Lille-Lione, Parigi-Lione, Perpignan-Lille, Strasburgo-Marsiglia e Parigi-Montpellier).

Nel marzo 1995 vi è stata un'ulteriore svolta nella politica di supporto alla promozione del combinato. E' stato anzitutto costituito - presso il Ministero dei trasporti - il Consiglio del Trasporto Combinato, composto da rappresentanti delle categorie interessate (SNCF, Novatrans, GNTC, FNTR, FFOCT, etc.).

Una "Carta per lo sviluppo del trasporto combinato" è stata sottoscritta dal Ministro dei trasporti, dalle ferrovie, da Novatrans, dalle associazioni degli autotrasportatori (FNTR) e dei trasportatori in combinato (GNTC) nonché della federazione degli spedizionieri (FFOCT). La Carta fissa l'obiettivo del raddoppio del combinato nei sette prossimi anni, con un tasso di crescita annuale del 10%.

Sono stati stanziati 300 milioni di franchi a favore delle ferrovie francesi affinché queste migliorino la qualità dei servizi e sostengano politiche tariffarie favorevoli praticate da Novatrans e da CNC nei confronti delle imprese utilizzatrici del trasporto combinato.

Interventi finanziari a favore di tali imprese sono previsti, sin dal 1990, tramite i Contratti TOP (Tariffe Preferenziali per Obiettivo). Un'azienda di autotrasporto o uno spedizioniere che sottoscrive un contratto TOP deve impegnarsi a realizzare obiettivi minimi annuali di traffico strada-rotaia (50 viaggi per anno e per ciascuna cassa mobile, per chi effettua combinato per la prima volta, 100 viaggi/anno per chi già pratica questa tecnica). Sottoscrivendo il contratto (che è un contratto di leasing) l'azienda può acquisire sino ad un massimo di venti casse mobili, con durata di cinque o sette anni e con tassi agevolati: tre/cinque punti percentuali in meno rispetto ai tassi di mercato secondo che si tratti di imprese già utilizzatrici della tecnica combinata o che accedano ad essa per la prima volta.

F. L'ATTIVITÀ DI SPEDIZIONE

F.1. Definizione e regolamentazione civilistica

Sul mercato francese della spedizione operano tre figure fondamentali:

- il *commissionnaire* (qui di seguito indicato CO), che opera ed ha responsabilità simili a quelle del nostro spedizioniere-vettore
- l'*affrèteur* (qui di seguito indicato AF), che opera come un CO limitatamente a trasporti stradali a carico completo⁽¹⁾
- il *transitaire* (qui di seguito indicato TR), che opera ed ha la responsabilità simili a quelle del nostro spedizioniere.

L'attività del CO è ben definita in una sentenza della Corte di Cassazione francese (16 febbraio 1988): "La commissione nei trasporti, contratto con il quale il CO si impegna con il committente a compiere per conto di questi gli atti giuridici necessari allo spostamento delle merci da un luogo ad un altro, è caratterizzato dall'ampiezza lasciata al CO di organizzare liberamente il trasporto tramite modalità e mezzi di sua scelta, a proprio nome e sotto la propria responsabilità, oltre che dal fatto che detto contratto verte sul trasporto da porta a porta".

Non esiste "commissione" di trasporto (cioè contratto di spedizione) se non nel caso in cui una terza persona (il CO) si inserisca tra il committente e il trasportatore. Se questa terza persona esegue essa stessa il trasporto non esiste contratto di spedizione ma contratto di trasporto.

Vi è molta confusione in proposito.

Talune imprese di trasporto di collettame, quando movimentano con proprio veicolo partite provenienti da committenti diversi, ritengono di avere la qualità di CO groupaggista.

Ma il vero groupage è atto di spedizione che presuppone l'intervento di un terzo tra i committenti e il trasportatore effettivo.

Se l'impresa che ha raccolto le partite le sposta essa stessa con i propri veicoli non c'è intermediazione di groupage-spedizione e l'impresa è semplicemente un trasportatore.

Analogamente, talune imprese di trasporto ricorrono ai servizi dei padroncini-trazionisti, senza sapere esattamente in quale veste giuridica - locazione con conducente o trasporto - questi lavorino. La distinzione, per la legge francese, è importante. Se il padroncino semplicemente loca il veicolo con conducente, l'impresa che lo utilizza è un trasportatore, poiché è essa che movimentata la merce tramite il veicolo locato. Al contrario, se il padroncino interviene in qualità di trasportatore, l'impresa è AF.

Vedremo (capitolo G) che i due casi sono ben definibili, secondo la legislazione francese, poiché questa obbliga all'adozione contrattuale scritta dei rapporti, ed i contratti tipo con il padroncino sono diversi nel caso di locazione o di trasporto.

⁽¹⁾ Per l'istituto dell'affrètement, di origine marittima, traducibile in italiano con il termine di presa noleggio, vedasi capitolo G.

Poca chiarezza esiste anche riguardo alla figura del TR, spesso confusa con quella del CO.

Il TR è un semplice mandatario, il cui compito essenziale è di assicurare la continuità del trasporto, in particolare quando nel corso dello stesso possono verificarsi cambi di modalità, ovvero compiere formalità amministrative (non doganali) specie nei traffici internazionali ⁽¹⁾.

Le istruzioni di quanto il TR deve eseguire sono dettagliate dal cliente ed i legami contrattuali sono limitati a quelli esistenti tra i due. Il TR non stipula contratti di trasporto, neppure per conto del suo cliente. Egli si limita a intervenire nei casi di rottura del carico, preoccupandosi di far passare la merce dall'uno all'altro trasportatore secondo le istruzioni del suo mandante.

Il CO, invece, organizza tutto il trasporto, con piena libertà di scelta, essendosi il suo cliente limitato ad indicargli il servizio richiesto da porta a porta.

L'interesse alla distinzione fra trasportatore, CO (che comprende l'AF) e TR deriva dal fatto che:

- nell'autotrasporto internazionale (CMR) la prescrizione dell'azione contro il trasportatore è sospesa da un reclamo scritto, mentre tale reclamo non ha analogo effetto contro il CO (e l'AF)
- CO e AF beneficiano per i loro crediti di un privilegio sulle merci trasportate molto più esteso di quello di un trasportatore, mentre il TR non ha diritti sulle merci
- CO e AF hanno responsabilità maggiori di quelle di un trasportatore, anche se questi essendo titolare di responsabilità di ordine pubblico non può esimersi da esse, mentre lo possono fare - contrattualmente - CO e AF, ad esempio per operazioni particolarmente delicate
- CO e AF sono garanti di tutti coloro (altri CO, TR, trasportatori, depositari, etc.) ai quali sono ricorsi per l'organizzazione del trasporto
- la responsabilità del TR è limitata alla garanzia dei servizi che deve prestare al suo cliente. Contrariamente al CO e AF non è garante dei trasportatori e degli altri operatori (scelti dal cliente)
- il TR, contrariamente a CO e AF, non è tenuto a conseguire autorizzazioni amministrative (vedasi paragrafo F.2 che segue) per l'esercizio della sua attività.

F.2 Regolamentazione amministrativa

L'esercizio della professione di CO è stata parzialmente regolamentata sin dal 1939.

Nel 1961 la regolamentazione è stata aggiornata limitatamente all'attività terrestre.

La LOTI (1982) ha delegato al Governo la possibilità di sottomettere l'esercizio della professione di ausiliario del trasporto alle stesse regole valide per l'esercizio dell'autotrasporto o della locazione di veicoli, precisando che per ausiliario del trasporto è da intendere "chi assicura, per conto terzi, operazioni di consolidamento (groupage), di presa a noleggio (affrètement) o di ogni altra operazione connessa all'esecuzione del trasporto di merci" (articolo 8).

Nel 1990, in applicazione della LOTI, è stato emanato il decreto relativo all'esercizio della professione di CO (all. III).

⁽¹⁾ Per completare le definizioni nel settore delle spedizioni occorre indicare il commissionaire agréé en douane (di seguito indicato CD) corrispondente al nostro spedizioniere doganale. Il CD non è né un CO, né un AF, né un TR. La legge francese definisce il CD come persona che "esercita" la professione di eseguire per altri le formalità doganali, sia che tale professione sia esercitata a titolo principale sia che essa costituisca il completamento normale dell'attività principale. Quindi anche un trasportatore, un CO, un AF o un TR possono essere CD. L'esercizio dell'attività di CD è subordinata ad un benestare rilasciato dal ministro del bilancio.

Il CD è legato al proprio cliente da un mandato, ed è quindi responsabile nei confronti di questo secondo i principi generali fissati nel codice civile francese per tale tipo di contratto. Nei confronti delle dogane il CD è responsabile sia civilmente che penalmente per le conseguenze di errori, omissioni o infrazioni, anche se questi sono imputabili al suo cliente (ad esempio indicazioni o documenti falsi od errati).

Cadono sotto la regolamentazione del decreto sia l'attività terrestre che quella aerea o marittima.

Il TR non è tenuto all'applicazione del decreto del 1990.

Condizione necessaria per esercitare l'attività di CO (e AF) è l'iscrizione in apposito registro tenuto dalla direzione regionale del ministero dei trasporti. L'iscrizione è subordinata a tre condizioni:

- attitudine professionale
- capacità finanziaria
- onorabilità

identiche a quelle richieste per l'attività di autotrasporto e di locazione di veicoli industriali.

Le imprese iscritte ininterrottamente da almeno tre anni nel registro degli autotrasportatori per conto terzi possono essere automaticamente iscritte nel registro dei CO-AF.

Le imprese di autotrasporto possono ricorrere alla sub-vezione, senza essere iscritte nel registro dei CO-AF, purchè tale rimborso non superi il limite del 15% del proprio volume d'affari.

Anche le imprese di trasporto su strada che si rivolgono alla tecnica combinata possono ricorrere alla sub-vezione dei tragitti stradali terminali senza necessità di iscrizione nel registro dei CO.

Il compenso degli AF era plafonato ad una percentuale del prezzo pagato dal cliente (15% nel migliore dei casi). Il decreto del 1990 che ha regolamentato l'attività del CO ha abolito questa disposizione. Resta quindi soltanto quella generica della LOTI, secondo la quale "il compenso degli ausiliari del trasporto è fissato in funzione dei servizi effettivamente resi. Essa è corrisposta da coloro che ne hanno beneficiato" (articolo 8).

Il principio espresso su chi deve corrispondere il compenso è stabilito per contrastare la consuetudine degli AF di trattenere le proprie competenze dalle fatture del trasportatore.

F.3. Sanzioni

Il decreto del 1990 (articolo 21) stabilisce che in caso di ritardi importanti e ripetuti nel pagamento delle somme dovute agli autotrasportatori il CO può essere radiato dal registro dei CO.

A questo proposito ricordiamo che la legge relativa ai termini di pagamento tra le imprese (vedasi § L.5) non definisce dei tempi per le prestazioni di trasporto.

Un protocollo sottoscritto nel 1992 tra una quindicina di federazioni di trasportatori, spedizionieri e caricatori raccomanda un termine di pagamento di trenta giorni dalla data di ricevimento della fattura.

I CO-AF sono passibili di sanzioni quando fanno lavorare i propri sub-vettori a prezzi manifestamente troppo bassi (vedasi capitolo I).

L'esercizio dell'attività di CO-AF senza essere iscritto nel relativo registro è punito con un anno di arresto e 100.000 franchi di ammenda.

G. I CONTRATTI DI TRASPORTO E DI LOCAZIONE

Il codice civile francese considera contratto di trasporto “la convenzione con la quale un professionista (voiturier = vettore) si impegna a trasferire una certa quantità di merce dietro corrispettivo e in un determinato tempo”.

Nel contratto di locazione con conducente il locatore si limita a mettere a disposizione del cliente il veicolo e il personale di guida. Da tale momento è chi ha preso in locazione il veicolo che assume la qualifica di trasportatore (in conto proprio o conto terzi, secondo i casi), essendo il conducente un suo preposto occasionale per tutto ciò che concerne le operazioni di trasporto.

Il contratto di traino dipende dalle condizioni in cui il traino si attua. Se il veicolo rimorchiato non ha ruolo autonomo (ad esempio un rimorchio trainato da un autocarro) si realizza un contratto di trasporto puro e semplice. Se invece il veicolo rimorchiato ha un conducente che partecipa alle operazioni di traino, la trazione è contratto di locazione di un servizio. Ma se la partecipazione del conducente trainato non è attiva (ad esempio se il veicolo è rimorchiato con una barra rigida) si ricade nel contratto di trasporto.

Se il proprietario di un trattore, dietro compenso, trasferisce merci caricate nel semirimorchio del cliente o di un altro trasportatore, si realizza un contratto di trasporto, esattamente come quando SNCF inoltra delle merci caricate in un vagone privato che essa si limita a trainare.

Il caso è diverso se il trattore è stato preso in locazione con conducente; il contratto è allora di locazione.

Il proprietario del semirimorchio, nei confronti del proprietario della merce, è trasportatore se ha preso il trattore in locazione con conducente. Altrimenti, essendo trasportatore il trazionista, il proprietario del semirimorchio è uno spedizioniere.

La LOTI comporta, tra l'altro, un certo numero di disposizioni relative al diritto privato, specie per quanto concerne i contratti. **Essa infatti impedisce o impone talune clausole nei contratti di trasporto e prevede la definizione, per decreto, di contratti tipo applicabili di diritto in mancanza di convenzione scritta tra le parti.**

Per comodità di consultazione riportiamo qui di seguito i punti in cui la LOTI affronta il tema contrattuale.

Ogni contratto di trasporto pubblico di merce (con qualsiasi modalità) deve contenere clausole che precisano la natura e l'oggetto del trasporto, le modalità di esecuzione del servizio per quanto concerne il trasporto propriamente detto e le operazioni di presa e di consegna, le obbligazioni del mittente, dello spedizioniere, del trasportatore e del destinatario, nonché il prezzo del trasporto e quello delle prestazioni accessorie previste. In mancanza di convenzione scritta che definisca i rapporti tra le parti sulle materie suddette si applicano le clausole del contratto tipo. Tali contratti tipo sono stabiliti con decreto, sentite le organizzazioni professionali interessate e il Consiglio Nazionale dei Trasporti (articolo 8 - commi 2 e 3).

I contratti di trasporto stradale delle merci devono prevedere, pena la nullità, la valutazione dei tempi necessari all'esecuzione dei diversi incarichi e le modalità di calcolo, da una parte, della remunerazione dei trasportatori quando i tempi concordati sono superati per fatto del mittente, dello spedizioniere, del destinatario o di chiunque abbia di fatto ordinato il trasporto, e, dall'altra parte, delle penalità dovute dal trasportatore quando il superamento è a lui attribuibile (articolo 32).

Nei contratti di trasporto e di lavoro sono nulle le clausole, relative alla remunerazione principale o accessoria, aventi natura tale da compromettere la sicurezza, specie se inducono direttamente o indirettamente al superamento dei limiti di durata del lavoro e dei tempi di guida (articolo 9 - comma 3).

Le condizioni alle quali si eseguono le operazioni di trasporto pubblico, in particolare la formazione dei prezzi e delle tariffe applicabili, nonché le clausole del contratto di trasporto, devono consentire una giusta remunerazione del trasportatore garantendo la copertura dei costi reali del servizio reso a condizioni normali di organizzazione e di produttività (articolo 6).

La LOTI esige quindi che ogni contratto preveda clausole che definiscono la natura e l'oggetto del trasporto, le sue modalità di esecuzione, il prezzo e le obbligazioni del committente, dello spedizioniere, del trasportatore e del destinatario.

Dopo aver sancito il principio, la LOTI precisa che tocca agli interessati regolare tali questioni.

Riafferma così il primato della libertà contrattuale, ponendovi una sola restrizione relativamente alla forma: **per essere valida la volontà delle parti deve essere scritta.**

Se le parti non si sono preoccupate di definire i propri rapporti per iscritto, il trasporto è automaticamente sottoposto al **contratto tipo**, se questo - in applicazione della LOTI che lo prevede - è stato **istituito con decreto**.

In Francia sono attualmente in vigore otto contratti tipo di trasporto:

1. contratto tipo "generale" (allegato V), relativo al trasporto di partite di tre e più tonnellate per il quale non esista contratto tipo specifico (come quelli che seguono)
2. trasporto in cisterne
3. trasporto a temperatura controllata
4. trasporto animali vivi
5. trasporto eccezionale
6. trasporto di autoveicoli (allegato V bis)
7. trasporto di valori
8. trasporto di collettame, relativo a partite inferiori a tre tonnellate (Allegato VI).

Naturalmente i contratti elencati da 2 a 8 escludono il contratto elencato in 1.

La LOTI non prevede l'istituzione di un contratto tipo di spedizione, ossia di un contratto che regoli i rapporti tra il CO-AF ed il suo cliente nel caso in cui tra questi non sia stata stipulata una convenzione scritta.

I contratti tipo, oltre ad essere applicati in caso di mancanza di convenzione scritta valgono anche:

- se il contratto scritto non regola tutti i punti previsti dalla LOTI all'articolo 8
- se il contratto scritto è nullo, anche solo in parte, perché formulato con clausole contrarie alle leggi
- se il contratto scritto non è chiaro.

Il contratto tipo, nei casi in cui è previsto, si applica automaticamente ed obbligatoriamente.

Le disposizioni del contratto tipo, anche se definite con decreto, restano nel campo del diritto privato ed hanno effetto soltanto tra le parti. Le infrazioni ad esso non sono passibili di sanzioni penali.

Mentre il contratto tipo "generale" e gli altri sei contratti tipo specialistici sono riferiti al trasporto su strada, il contratto tipo "collettame" è riferito al trasporto terrestre, quindi vale anche per la modalità ferroviaria.⁽¹⁾

Il contratto tipo per il trasporto merci ferroviario non è stato definito, tranne che per il collettame.⁽²⁾

⁽¹⁾ Per le partite inferiori a 3 t, trasportate su strada, valgono i contratti tipo specifici nei casi dei trasporti da 2 a 7 prima enunciati.

⁽²⁾ In Francia il trasporto ferroviario di collettame è affidato a SERNAM, sezione di SNCF, che applica proprie Condizioni Generali che il mittente sottoscrive per ogni trasporto, rendendo inutile il contratto tipo.

SNCF pubblica le sue Condizioni Generali di trasporto e le proprie tariffe, che sono richiamate (ed in parte riportate) sulla modulistica contrattuale che sempre deve essere definita prima del trasporto.

Il semplice richiamo delle condizioni, anziché la loro completa stesura, ha talvolta dato origine a contestazioni di fronte alla magistratura da parte dei caricatori.

Nei trasporti combinati strada-rotaia i rapporti tra committente e trasportatore sono regolati come avviene per i trasporti stradali. In mancanza di contratto scritto tra le parti si applica il contratto tipo per il corrispondente trasporto su strada. A tal fine l'articolo 1 del contratto tipo stradale "generale" indica, al comma 2, che il contratto è valido "quale che sia la tecnica di trasporto utilizzata".

Il contratto tipo per il trasporto merci aereo non è stato definito, anche perché nei trasporti aerei nazionali il Codice dell'aviazione civile francese - così come modificato dalla LOTI - stabilisce che "il contratto di trasporto di merci per aereo è comprovato da una lettera di vettura o da una ricevuta".

Anche per il trasporto marittimo il contratto tipo non è stato decretato.

Sebbene nella pratica marittima esista una grande varietà di documenti di trasporto (ordini, note o avvisi di spedizione, ricevute, etc.) la polizza di carico (bill of lading) è il documento più utilizzato come prova dell'esistenza di un contratto di trasporto marittimo.

Secondo la legge francese (66/42 del 18 giugno 1966) non è la polizza di carico che documenta il contratto di trasporto marittimo. Questo esiste di per se stesso, indipendentemente dallo scritto che lo materializza (c'è qualche stridore con la LOTI).

In carenza di definizione legislativa precisa, nella legislazione francese, si può considerare la polizza di carico come documento di trasporto negoziabile tramite il quale il trasportatore marittimo riconosce di aver ricevuto le merci che sono in essa descritte e si impegna di trasportarle, a determinate condizioni, fino al porto di destinazione per consegnarle al destinatario abilitato a riceverle.

Per approfondire gli aspetti relativi all'attività dell'AF stradale citiamo alcune caratteristiche del contratto marittimo di noleggio (affrètement).

Il contratto è un istituto giuridico caratteristico del diritto marittimo. E' un contratto tramite il quale "il noleggiante s'impegna, dietro remunerazione, a mettere una nave a disposizione del noleggiatore".

Il contratto di noleggio si avvicina al contratto di locazione di cose.

La legge francese del 1966 sui contratti di noleggio e di trasporto marittimo (che non è stata modificata dalla LOTI) distingue tre principali tipi di noleggio:

- **noleggio a viaggio**, nel quale il noleggiante conserva la gestione nautica e commerciale della nave
- **noleggio a tempo**, nel quale il noleggiante mantiene la gestione nautica ma trasferisce quella commerciale al noleggiatore
- **noleggio a scafo nudo**, nel quale il noleggiante cede sia la gestione nautica che quella commerciale.

Contratto di trasporto e contratto di noleggio, pur riguardando entrambi il trasporto, sono totalmente diversi. Nel contratto di trasporto si ha consegna delle merci a un trasportatore per il loro inoltro. Nel contratto di noleggio si ha consegna di una nave per il suo utilizzo. La distinzione è semplice in teoria, ma più difficile in pratica. Infatti il noleggiatore usa la nave che ha preso a noleggio per fare trasporti.

Il contratto di noleggio marittimo è definito tra le parti, ed in sua mancanza vale quanto disposto dalla legge 18 giugno 1966 sui contratti di noleggio e di trasporto marittimo (non esiste quindi contratto tipo).

H. IL CONSIGLIO NAZIONALE DEI TRASPORTI

La LOTI istituisce un Consiglio Nazionale dei Trasporti (CNT) e dei Comitati Regionali e Dipartimentali dei Trasporti.

La LOTI stabilisce che Consiglio e Comitati sono “associati all’elaborazione e all’implementazione della politica dei trasporti nazionali di competenza dello Stato. Consiglio e Comitati possono essere consultati dalle autorità dello Stato sulle questioni relative all’organizzazione e al funzionamento del sistema dei trasporti e delle diverse modalità che lo compongono. Il CNT è consultato sugli schemi nazionali di sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture”.

Le attribuzioni del CNT sono state precisate con decreto legislativo (allegato VIII) come segue:

“Il ministro dei trasporti sottopone al CNT le questioni per le quali è richiesto da leggi e regolamenti il parere dello stesso. Il CNT può, inoltre, essere consultato dal ministro su qualsiasi problema relativo alla elaborazione e all’applicazione della politica dei trasporti per quanto riguarda lo Stato, in particolare sui problemi relativi all’organizzazione e al funzionamento del sistema dei trasporti e delle diverse modalità che lo compongono. Il CNT può essere consultato anche sulle questioni relative ai trasporti internazionali, in particolare europei. L’assemblea generale e la sezione permanente del CNT possono, a maggioranza di due terzi dei loro componenti, presentare al ministro dei trasporti qualsiasi proposta relativa a problemi che competono al CNT. Il CNT invia ogni anno al ministro dei trasporti un rapporto sulla situazione e sull’evoluzione dei trasporti nazionali. Il rapporto comprende un bilancio sulle condizioni del lavoro e della sicurezza nei trasporti. Il rapporto è reso pubblico”.

Il CNT è composto dai seguenti organi

- Assemblea generale (106 membri) ⁽¹⁾
- Sezione permanente (50 membri scelti tra i 106 precedenti) ⁽²⁾
- Commissione trasporto persone
- Commissione trasporto merci
- Commissione sociale e della sicurezza
- Commissione delle sanzioni amministrative
- Commissione per il trasporto delle persone handicappate
- Commissione per le attività ausiliarie del trasporto.

Con ordinanza annuale del ministro sono fissati i contributi che le imprese di trasporto debbono pagare per il funzionamento del CNT. Nel 1996, ad esempio, i contributi sono stati così fissati:

Ferrovie (SNCF)	6.357.660	franchi francesi		
Ausiliari	276	“	“	per la sede principale
	oltre a 39	“	“	per ogni filiale
Armatori	0,014	“	“	per ogni tonnellata di stazza lorda

⁽¹⁾ 1 Presidente, 3 vicepresidenti, 2 deputati, 2 senatori, 3 consiglieri regionali, 3 consiglieri generali, 4 sindaci, 1 presidente Consiglio marina mercantile, 1 presidente Consiglio aviazione, 22 rappresentanti ministeriali, 4 esperti, 13 utenti, 24 trasportatori, 24 sindacalisti.

⁽²⁾ 1 Presidente, 3 vicepresidenti, 1 deputato, 1 senatore, 1 consigliere regionale, 1 consigliere generale, 1 sindaco, 6 rappresentanti ministeriali, 3 esperti, 6 utenti, 12 trasportatori, 12 sindacalisti.

Per una migliore comprensione delle funzioni indichiamo un sommario delle azioni svolte dal CNT.

- Ogni anno:**
- Rapporto sulla situazione e sull'evoluzione dei trasporti
 - Rapporto sull'evoluzione sociale nei trasporti terrestri ed aerei
 - Rapporto del gruppo permanente sulla sicurezza del trasporto scolastico
 - Rapporto sul trasporto dei disabili.
- Dal 1974 al 1982:**
- Elaborazione degli otto contratti tipo per i trasporti di merce e per la locazione con conducente dei veicoli industriali
- Dal 1989 al 1990:**
- Rapporto della Commissione Sociale e Sicurezza sui controlli nel trasporto su strada
- Dal 1990 al 1991:**
- Rapporto del gruppo di lavoro sulla sicurezza dei trasporti scolastici
- Dal 1992 al 1994:**
- Fascicolo su legislazione e regolamentazione del trasporto dei disabili
- Dal 1985 al 1989:**
- Rapporto sulla situazione del trasporto combinato strada-rottaia in Europa e sulla situazione del trasporto europeo dei containers.
- Dal 1986 al 1989:**
- Lavori per la semplificazione dei documenti di trasporto
- 1984:**
- Progetto dei decreti applicativi della LOTI per il trasporto merci
- 1985:**
- Rapporto sull'evoluzione dei costi e dei prezzi del trasporto merci su strada e sull'evoluzione dei costi del trasporto persone
 - Progetto del decreto relativo al trasporto di merci su strada
 - Progetto di decreto relativo alle attività ausiliarie del trasporto merci
 - Progetto di decreto relativo ai Piani di trasporto urbano
 - Rapporto sulla formazione professionale nei trasporti
- 1986:**
- Funzione dell'informatica nei trasporti
 - Rapporto sull'adeguamento della capacità di trasporto nel nuovo regime di rilascio delle autorizzazioni al trasporto su strada per conto terzi
 - Progetto di decreto sui servizi privati di trasporto extraurbano di persone
 - Misure in favore della sicurezza nel trasporto scolastico
- 1987:**
- Il trasporto francese negli scambi internazionali
 - Progetto di revisione dello schema direttore delle strade nazionali
 - Attribuzione delle autorizzazioni di trasporto in conto terzi e di locazione per il 1988
 - Riflessioni sull'evoluzione delle attività di trasporto per il 2000

- 1988:**
- Orientamenti strategici dei trasporti per il X Piano nazionale
 - Proposte di orientamento ministeriale per il rilascio delle autorizzazioni al trasporto e locazione nel 1989
 - Rapporto sulle conseguenze sociali della liberalizzazione delle autorizzazioni al trasporto merci in conto terzi
 - Rapporto sulla formazione dei quadri e dei dirigenti
- 1989:**
- Crisi e rinnovamento del trasporto merci
 - Progetto di revisione dello schema direttore delle strade nazionali
 - Revisione delle ordinanze relative alla composizione del parco di battelli per la navigazione interna
 - Rapporto sulle possibilità di deroga alla regolamentazione sociale comunitaria
 - Proposte di orientamento ministeriale per il rilascio delle autorizzazioni di trasporto conto terzi e locazione per il 1990
 - Formazione professionale degli autisti
 - Guida per le autorità locali sulla sicurezza dei trasporti scolastici
 - Semplificazione delle attività delle imprese
 - EDI
 - Osservazione del mercato
 - Guida dei trasporti per le persone a mobilità ridotta
- 1990:**
- Organizzazione e finanziamento dei trasporti urbani
 - Progetto di schema direttore nazionale della rete ferroviaria ad alta velocità
 - Progetto di decreto sull'accesso alla professione di autotrasportatore di merci
 - Rapporto sull'accesso alla professione delle imprese di trasporto leggero
 - Rapporto sull'estensione ai pescatori di una deroga alla regolamentazione sociale
 - Proposte di orientamento ministeriale per il rilascio delle autorizzazioni nel 1991
 - Progetto di decreto sull'accesso alla professione di trasportatore stradale di persone
 - Progetto di modifica del decreto relativo ai trasporti urbani di persone e ai trasporti stradali extraurbani di persone
 - Esame del rapporto GASPARD sulle prospettive dell'attività e dell'occupazione nei trasporti 2000
- 1991:**
- Nuova dinamica sociale nei trasporti
 - Statuto dell'ente pubblico "Vie navigabili di Francia"
 - Progetto di legge di modifica della LOTI (Titolo I relativo alle vie navigabili e Titolo II relativamente all'onorabilità nei trasporti stradali)
 - Progetto di decreto sull'accesso alla professione di trasportatore di merci per navigazione interna
 - Rapporto sul turismo e sul trasporto persone in autobus in Europa
 - Proposte di specifiche per un autobus accessibile a tutti

1992:

- Valutazione della LOTI su:
- Aspetti istituzionali della politica dei trasporti
- Trasporto persone a Parigi
- Trasporto regionale e locale
- Trasporto persone di interesse nazionale
- Trasporto merci
- Organizzazione della concorrenza tra modi di trasporto
- Infrastrutture e tecnologie
- Il capitolo sociale della LOTI e la politica dello Stato
- Progetto di decreto per l'accesso alla professione di autotrasportatore dei non residenti
- Guida alla subvezione nell'autotrasporto
- Concorrenza sul mercato dei trasporti con veicoli per meno di 18 persone
- Condizioni di lavoro e occupazione nei trasporti su strada in Olanda

1993:

- Intermodalità

1994:

- Armonizzazione dei contratti di trasporto con la CMR
- Campagna di sensibilizzazione per il miglioramento delle relazioni tra caricatori e trasportatori
- Raccomandazioni sull'accessibilità delle fermate degli autobus
- Progetto di legge sulla sicurezza e sulla modernizzazione dei trasporti
- Progetto di modifica del decreto relativo al trasporto di merci su strada (accesso alla professione e dispositivo d'identificazione dei veicoli)
- Progetto per un organismo nazionale sulla sicurezza nei trasporti
- Formazione nelle piccole imprese di trasporto su strada.

I. LA LEGGE RELATIVA AL SUBTRASPORTO

Come già si è detto le tariffe per i servizi di trasporto su strada sono liberamente contrattabili tra autotrasportatori e caricatori, come tra trasportatori e spedizionieri, come tra imprese di autotrasporto e “padroncini”.

Ma nel 1993 è entrata in vigore una nuova legge (allegati IX e X) “mirata a far sì che i subvettori esercitino la loro attività in condizioni normali di esercizio senza essere costretti dai loro committenti ad operare in condizioni che pregiudichino la sicurezza e le condizioni di lavoro dei conducenti”.

La legge si applica esclusivamente ai rapporti tra imprese di autotrasporto, tra spedizionieri e autotrasportatori, tra autotrasportatori e locatori. Non vengono intaccati i rapporti tra caricatori e autotrasportatori o tra caricatori e spedizionieri.

La legge interessa soltanto i trasporti che richiedono l'utilizzo integrale di almeno un veicolo, anche se tale utilizzo risulta dall'affidamento di più carichi (collettame).

E' applicabile a qualsiasi rapporto tra imprese di trasporto, anche se non iscritte nei rispettivi registri (ad esempio chi opera con veicoli inferiori a 3,5 t e 14 m³).

Sono esclusi dal campo di applicazione della legge i trasporti internazionali.

Contravviene alla legge chi remunera il trasporto con una tariffa che non consente di coprire contemporaneamente:

- i costi prodotti da leggi e regolamenti, particolarmente in materie sociali e di sicurezza
- i costi del gasolio, della manutenzione e dell'ammortamento dei veicoli
- i costi di trasferta, i pedaggi, i costi per i documenti di trasporto
- la remunerazione dell'imprenditore, nel caso di impresa monoveicolare.

L'infrazione della legge e la sanzione relativa è a carico del solo committente.

Tale sanzione può giungere a 600.000 FF, ed a 1.200.000 FF in caso di recidiva.

Ciascuno dei contraenti deve essere in grado di produrre un documento giustificativo del prezzo concordato per il trasporto. Il rifiuto di consegnare agli agenti di controllo la documentazione è punito con sei mesi di reclusione e con un'ammenda sino a 25.000 franchi.

L'impossibilità di presentare detta documentazione è punita con un'ammenda sino a 10.000 franchi.

Il termine di prescrizione è di un anno.

La legge sulla subvezione non ha avuto molto successo. Si è a conoscenza di un solo caso di applicazione, a Lione, nel 1995 con un'ammenda di 30.000 franchi (ammistiata con le ultime elezioni).

Nell'attuazione del Contratto Progresso (capitolo L) gli autotrasportatori hanno ottenuto - con la legge “prezzi troppo bassi” (paragrafo L.4) - un rafforzamento delle sanzioni, estese penalmente alle società giuridiche.

L. IL CONTRATTO PROGRESSO

L.1. Perché il Contratto Progresso

La FNTR - federazione francese degli autotrasportatori di merce per conto terzi - così ha scritto nella sua pubblicazione sul Contratto Progresso:

“Dopo diversi decenni di regolamentazione, il trasporto su strada, come l’insieme delle altre modalità - aerea, marittima o terrestre - è stato investito a scala europea, se non mondiale, da una crisi insieme congiunturale e strutturale. Nello stesso periodo, l’autotrasporto si è affermato come la modalità dominante, che fornisce con le sue qualità estrinseche la risposta efficace alle esigenze di un’economia moderna.

La brutale liberalizzazione francese e comunitaria, attuata a metà degli anni '80, ha generato profonde disfunzioni. La concorrenza mal gestita ha prodotto un decadimento della redditività delle imprese.

In mancanza di remunerazione sufficiente, il settore stradale è stato talvolta costretto ad abbandonare talune regole provocando disfunzioni economiche e sociali per tutto il comparto.

Per ritrovare un circolo virtuoso, subito dopo gli eventi del 1992 ⁽¹⁾, si è deciso con i poteri pubblici di procedere ad un riesame di tutti i problemi.

Questa impostazione originale - attuata congiuntamente dagli operatori del trasporto, dai caricatori, e dal ministro dei trasporti - è stata formalizzata nel Contratto Progresso; l’obiettivo è di impegnarsi in un processo globale e coerente di ammodernamento e di ristrutturazione del trasporto stradale.

Il Contratto Progresso dell’autotrasporto merce, preparato in un gruppo di lavoro del Piano ⁽²⁾, tocca tre temi essenziali:

- **il sociale** sviluppo della capacità professionale ed evoluzione delle condizioni di lavoro (trasparenza e tempi di servizio) tramite:
- **l’accordo 13 novembre 1994** sull’obbligo di retribuire la totalità dei tempi di servizio per i conducenti sulle lunghe distanze
- **l’accordo del 20 gennaio 1995** sulla formazione iniziale e sulla formazione continua
- **l’economico** concerne l’accesso alla professione, gli aiuti alle fusioni e alla cessazione di attività e, soprattutto, la chiarezza del rapporto contrattuale
- **la regolamentazione** mira al rafforzamento dei controlli e delle sanzioni, con lo scopo di eliminare comportamenti anormali pregiudizievoli per la sicurezza della circolazione da una parte e per l’esercizio di una libera concorrenza dall’altra.

Questi due ultimi temi sono essenzialmente affrontati dalla legge del 1° febbraio 1995 detta legge di sicurezza e modernizzazione.

⁽¹⁾ Nel 1992 si è verificato un lungo periodo di fermo dei servizi, sostanzialmente provocato dalla crisi economica dell’autotrasporto professionale francese.

⁽²⁾ Corrisponde grossolanamente al nostro CIPE.

L.2. La legge di sicurezza e modernizzazione

La legge 95-96 del 1° febbraio 1995 (Allegato XI), è la componente legislativa del Contratto Progresso, nel quale rientra anche la normativa del subtrasporto.

Essa non modifica la LOTI ma è complementare ad essa. Si applica a qualsiasi operazione di trasporto su strada in conto terzi, compresi anche i trasporti internazionali - contrariamente alla LOTI - qualsiasi siano i tonnellaggi, le distanze e la natura delle partite di merce.

Un primo capitolo, intitolato “Disposizioni relative alle sanzioni per il mancato rispetto delle regole della concorrenza”, si preoccupa di rafforzare i controlli e le sanzioni tese a eliminare comportamenti pericolosi per la sicurezza della circolazione e per la libera concorrenza commerciale.

Sono pertanto puniti con un anno di reclusione e ammenda:

- l'esercizio illegale della professione di trasportatore, di locatore o di spedizioniere (ammenda 100.000 franchi)
- l'uso di un'autorizzazione illecita (ammenda 100.000 franchi)
- le frodi al cronotachigrafo (ammenda 200.000 franchi)
- le frodi al limitatore di velocità (ammenda 200.000 franchi)

Sono state elevate da 5.000 a 10.000 franchi le ammende per le infrazioni sui tempi di guida e di riposo.

Il secondo capitolo si preoccupa di meglio definire quali siano le operazioni che debbono essere remunerate e la documentazione relativa all'esecuzione delle stesse. A tal fine la legge obbliga il committente a consegnare al trasportatore, prima che il veicolo si presenti al carico, un documento scritto (o con qualsiasi altro sistema atto alla memorizzazione, ad esempio per via informatica o telematica) le informazioni necessarie per l'esecuzione del trasporto, l'elenco delle prestazioni accessorie concordate, l'accettazione dei tempi previsti per l'esecuzione del contratto e le condizioni di remunerazione delle diverse operazioni.

Da parte sua il trasportatore deve emettere un documento di controllo che è compilato man mano che si compiono le varie operazioni di carico, di trasporto vero e proprio, di scarico - nonché le eventuali operazioni accessorie concordate.

Il documento di controllo deve indicare le ore di arrivo e di partenza del veicolo al carico e allo scarico. Il documento deve essere sottoscritto dal mittente e dal destinatario.

I tempi di carico e scarico eccedenti quelli previsti nel documento-contratto, provati dal documento di controllo del trasportatore, devono essere remunerati se non imputabili a colpa del trasportatore. Lo stesso dicasi per ogni prestazione accessoria eseguita e non prevista dal contratto.

Nel caso in cui il contratto di trasporto preveda una serie di diverse operazioni successive di carico (raccolta) o di scarico (distribuzione), ciascuna delle quali non superino la durata di trenta minuti, l'insieme delle operazioni può essere valutata e retribuita forfaitariamente, salvo altro accordo particolare tra le parti. (Allegato XII).

Le associazioni degli autotrasportatori francesi evidenziano come la legge di sicurezza e modernizzazione, istituendo l'obbligo del contratto scritto, facilita l'applicazione delle norme sulla corresponsabilità dei committenti (allegato XIII) che sanzionano sia questi che le imprese di trasporto in caso di sovraccarico, di eccesso di velocità, di non rispetto dei tempi di guida e di riposo.

L'obbligo dell'ordine scritto consentirebbe anche di imputare i delitti previsti dal nuovo codice penale francese (articoli 223-1 e 223-2) sulla "messa in pericolo della vita di terzi" che coinvolgono la responsabilità penale del trasportatore e del committente⁽¹⁾. Infine sarebbe facilitata l'applicazione della legge sulla subvezione.

La legge di sicurezza e modernizzazione è un testo "di ordine pubblico"; non può cioè essere derogata dalle parti. Per contro non sono previste sanzioni per chi non rispetta la parte relativa alle relazioni commerciali tra committenti e trasportatori⁽²⁾. Essa è dunque uno strumento a carattere legale e "pedagogico", come l'hanno definita le associazioni di categoria dei trasportatori francesi.

Tale carattere non deve però essere sembrato sufficiente se è stato poi introdotto, dalla legge "prezzi troppo bassi" (allegato XIV) l'obbligazione penale (vedasi successivo paragrafo L.4.).

L.3. Fondo di modernizzazione

Con il Contratto Progresso sono stati stanziati 165 milioni di franchi, così ripartiti (tra 1995 e 1996):

- 50 milioni per la cessazione volontaria dell'attività di autotrasportatore, avente età superiore a 60 anni e operante nel settore a tempo pieno almeno dal 1985. L'aiuto previsto è di 200.000 franchi.
- 115 milioni di franchi per favorire il raggruppamento delle imprese, tramite fusioni, acquisti d'azienda, costituzione di cooperative e consorzi. Le imprese interessate debbono avere meno di 50 dipendenti.

L'aiuto previsto è di 100.000 franchi più 25.000 franchi per ogni occupato.

E' stato valutato che le aziende interessate saranno 250 per la cessazione di attività e 150 per il raggruppamento.

L.4. La legge "prezzi troppo bassi"

Il 5 luglio 1996 è stata approvata un nuovo dispositivo legislativo, detto "prezzi troppo bassi" che rafforza anzitutto le sanzioni della legge sulla subvezione.

Inoltre viene aggiunto un nuovo articolo alla legge di sicurezza e modernizzazione; vi si prevede che l'autotrasportatore, lo spedizioniere o il locatore che praticano "prezzi troppo bassi" sono puniti penalmente con un'ammenda che può raggiungere i 600.000 franchi, come nella legge sulla subvezione.

L'azione di accertamento dell'infrazione potrà essere intrapresa dal pubblico ministero, dal ministro dell'economia o dai suoi rappresentanti - cioè dalla Direzione Generale della Concorrenza e della Repressione delle Frodi. Le imprese danneggiate dal "prezzo troppo basso", ovvero le loro associazioni nazionali, potranno costituirsi parte civile.

⁽¹⁾ Per la prima volta è stato recentemente condannato un dirigente delle Poste francesi che aveva firmato un contratto con un trasportatore imponendo tempi di consegna troppo ridotti. E' in conseguenza di ciò, ha stabilito il tribunale francese, che si è verificato un incidente che ha provocato due morti e due feriti.

⁽²⁾ In un'interpretazione fornita in via breve dal Ministero dei trasporti è stato confermato che tanto il documento che il mittente deve inviare al trasportatore (detto di "inquadramento") quanto quello che deve compilare quest'ultimo (detto di "controllo") sono di natura commerciale e non costituiscono documenti di trasporto da presentare agli agenti addetti ai controlli. Il mancato rispetto della legge su questi punti compete ai tribunali civili.

L.5. Termini di pagamento

La legge del 31 dicembre 1992, relativa ai ritardi di pagamento tra le imprese, non fissa termini per le prestazioni di trasporto.

I contratti tipo, validi come già detto se non esistono convenzioni scritte tra le parti, prevedono che, se il corrispettivo non è stato incassato al momento della consegna, la fattura relativa è pagabile al ricevimento; ogni ritardo produce - di diritto - il riconoscimento di interessi legali.

Il decreto relativo all'esercizio della professione di spedizioniere consente la radiazione o la sospensione dal registro degli spedizionieri se si verificano ritardi importanti e ripetuti nel pagamento delle somme dovute ai trasportatori (articolo 21 allegato IV).

Un protocollo sottoscritto nel 1992 da una quindicina di associazioni di trasportatori, di spedizionieri e di caricatori, raccomanda un termine di pagamento di trenta giorni dalla data di ricevimento della fattura.

L.6. Formazione

Il 20 gennaio 1995 è stato sottoscritto un accordo - tra le associazioni degli autotrasportatori, degli spedizionieri, dei locatori e dei lavoratori - sulla formazione professionale dei conducenti: l'accordo è stato recepito dallo Stato con ordinanza del 1° agosto 1995 (allegato XV). Sono previsti due tipi di formazione:

- **formazione iniziale**, che riguarda i conducenti di veicoli di peso complessivo superiore a 7,5 t non in possesso di un certificato professionale. Il periodo di formazione previsto è di quattro settimane;
- **formazione continua**, riferita a tutti i conducenti di veicoli con peso complessivo superiore a 3,5 t, effettuata per tre giorni consecutivi ogni cinque anni, e mirata ad un aggiornamento sulle norme di sicurezza. Entro il 30 giugno 1996 dovrà essere attuata da tutti gli autisti che hanno iniziato l'attività dopo il 1° luglio 1992; entro il 31 dicembre 1997 per quelli nati dopo il 31 dicembre 1958. Dal 1° luglio 2000 tutti gli autisti dovranno essere formati.

Per il finanziamento della formazione la legge generale francese sull'occupazione stabilisce che tutte le imprese di trasporto (o che applicano il CCNL dei trasporti) devono versare ad appositi istituti un contributo pari allo 0,10% della massa salariale - se hanno meno di 10 dipendenti - e lo 0,40% negli altri casi.

Per la formazione continua le aziende con meno di 10 dipendenti debbono versare un ulteriore 0,15%, mentre le altre hanno la scelta di un ulteriore versamento dello 0,9% o di gestire direttamente il loro piano di formazione, anche siglando una convenzione con un ente di formazione.

Le associazioni degli autotrasportatori professionali rivendicano l'estensione della formazione conducenti al conto proprio ed ai conducenti non dipendenti (padroncini).

L.7. L'accordo sui tempi di servizio degli autisti "lunga distanza"

L'impegno sociale del settore del trasporto è uno degli elementi condizionanti posto dai poteri pubblici e dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori per la definizione del Contratto Progresso.

Questo si basa sulla sicurezza della circolazione e dei lavoratori come condizione prima per ottenere ritorni positivi per la collettività, per i lavoratori e per le imprese e si traduce, tra l'altro, nell'Accordo Collettivo sui tempi di servizio, sui riposi compensativi, e sulla retribuzione del personale di guida sulle lunghe distanze, sottoscritto dai datori di lavoro e dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori il 23 novembre 1994 (Allegato XVI).

Nella premessa all'Accordo si legge: "Alla fine dei lavori sulla situazione economica e sociale del trasporto stradale di merci (sfociata nel Contratto Progresso), le parti sociali si sono impegnate ad aprire negoziazioni con lo scopo di migliorare la sicurezza e le condizioni di lavoro dei conducenti lunghe distanze prevedendo:

- da una parte, condizioni di trasparenza sulla durata dei tempi di servizio e sulla loro retribuzione
- dall'altra parte, una riduzione programmata dei tempi di servizio, considerando che un accordo su queste basi è di natura tale da favorire un'evoluzione della regolamentazione sociale comunitaria nella prospettiva di limitare a 200 ore mensili la durata massima dei tempi di servizio".

I punti fondamentali e innovativi dell'Accordo possono essere così sintetizzati:

- i tempi di servizio sono tutti quelli nei quali il conducente non può disporre liberamente del proprio tempo
- per conteggiare i tempi di servizio la norma è quella dell'utilizzo del cronotachigrafo. In alternativa possono essere definiti accordi aziendali con i delegati sindacali ovvero con l'Ispettorato del lavoro nel caso di aziende prive di rappresentanze sindacali
- tutti i tempi di servizio devono essere remunerati integralmente
- la retribuzione effettiva mensile non deve risultare inferiore alla retribuzione minima garantita dal CCNL
- ogni conducente deve beneficiare di riposi compensativi, come contropartita dei tempi di servizio, in ragione di 1 giornata - per 215/224 ore mensili di servizio - di 1,5 giornate - per 225/229 ore mensili - di 2 giornate - a partire da 230 ore mensili di servizio. Il riposo compensativo non può essere monetizzato
- il foglio paga deve obbligatoriamente indicare i tempi di servizio e la loro ripartizione in tempi di guida e tempi diversi dalla guida
- dal 1° ottobre 1995, la durata massima del tempo di servizio è di 240 ore mensili
- dal 1° gennaio 1997 la durata massima si riduce a 230 ore mensili.

Per il 1998 e il 1999 l'Accordo, senza impegni, indica rispettivamente in 220 e 200 ore mensili il limite cui tendere, previa armonizzazione comunitaria.

L.8. Commenti sul Contratto Progresso e sull'Accordo per i tempi di servizio

“In un convegno del 1994 un partecipante ha dichiarato, non senza ironia, a proposito del Contratto Progresso che c'erano nel titolo due parole di troppo: contratto e progresso. Due anni dopo la sua definizione, nel marzo 1994, l'esperienza dimostrerebbe che, sebbene un poco severo, quel signore non aveva tutti i torti”. Così scrive un'autorevole rivista francese di logistica.

I trasportatori francesi, colpiti da aumenti del costo del lavoro stimati tra l'otto ed il dieci per cento in conseguenza dell'accordo sui tempi di lavoro dei conducenti, trovano difficoltà, anche per il non favorevole momento economico, nel far accettare ai caricatori aumenti tariffari, malgrado che anche le associazioni degli utenti abbiano preso parte alle trattative che hanno condotto alla formulazione del Contratto Progresso.

D'altra parte la sempre maggiore apertura dei mercati al cabotaggio terrestre, la necessità dei produttori di contenere i costi logistici, la concorrenza che si espande rendono difficile la regolamentazione del mercato tramite le pur intelligenti disposizioni adottate dai pubblici poteri francesi a tutela degli interessi dei trasportatori.

Questi, infatti, abolite le tariffe obbligatorie ed il contingentamento autorizzativo di accesso al mercato - per preparare il mercato francese dei trasporti alla liberalizzazione completa del luglio 1998 (cabotaggio) - hanno comunque strumenti che li pongono in condizione di difendere politiche economiche e sociali avanzate e rispettose delle regole di una corretta concorrenza.

Un trasportatore francese ha recentemente inviato alla propria clientela questa lettera:

“La legge di modernizzazione del 1995 ed il nuovo codice penale costituiscono un accompagnamento repressivo indissociabile dall'accordo sociale del 23 novembre 1994. La prima aggrava le sanzioni per il trasportatore - e per il conducente - in caso di mancato rispetto delle regole di concorrenza (manomissioni del cronotachigrafo, staratura del limitatore di velocità, etc.), il secondo instaura il delitto di messa in pericolo dei terzi da parte del vettore. Ma, soprattutto, questi testi - l'articolo 27 della legge di modernizzazione che prevede la responsabilità del caricatore per i danni risultanti da prestazioni non concordate con il trasportatore e gli articoli 221-7 e 223-1 del nuovo Codice Penale sulla complicità delle persone giuridiche e sulla messa in pericolo dei terzi - estendono le sanzioni al cliente del trasportatore. Il nuovo Codice Penale rafforza così il decreto del 23 luglio 1992 sulla corresponsabilità del caricatore estendendo il principio della complicità ad ogni infrazione, anche non penale. Si assiste attualmente ad un cambiamento della logica repressiva. Estendendo l'elenco dei “colpevoli” possibili si crea una solidarietà nel rispetto della regolamentazione sociale. Ormai la folgore repressiva non cade più soltanto sul trasportatore-parafulmine e il caricatore non è più al riparo”.

M. I DOCUMENTI DI ACCOMPAGNAMENTO DEL TRASPORTO

M.1. I documenti prima della legge di sicurezza e modernizzazione

Prima dell'entrata in vigore della legge di sicurezza e modernizzazione (paragrafo L.2), cioè sino al febbraio 1995, i documenti che dovevano accompagnare a bordo del veicolo ogni trasporto nazionale di merci su strada, in Francia, erano i seguenti.

Partita inferiore a 3 t ovvero uguale o superiore 3 t, a distanza minore di 150 km	Partita uguale o superiore a 3 t su distanza maggiore di 150 km
Documento fiscale (récepissé)	Foglio di viaggio (feuille de route) e documento fiscale
Ordine di missione (ordre de mission)	Ordine di missione (ordre de mission)

M.2. Il documento fiscale (récepissé)

Il Codice delle Imposte francese (Allegato XVII) impone l'esistenza di un documento per qualsiasi trasporto (non soltanto quello stradale), copia del quale deve accompagnare il trasporto stesso ed essere consegnato al destinatario. Altra copia deve essere inviata al mittente. Al trasportatore resta la matrice da conservare per sei anni.

Per trasporti di partite uguali o superiori a 3 t e su distanze uguali o maggiori di 150 km è il trasportatore che deve compilare il documento fiscale. Negli altri casi può essere utilizzato un documento compilato dal mittente, purchè contenente tutte le informazioni prescritte.

Il documento fiscale deve indicare:

- nome ed indirizzo del mittente e del destinatario
- natura, peso e indicazione degli oggetti trasportati
- ammontare e modalità di pagamento del prezzo del trasporto (l'indicazione può essere sostituita con la dizione "prezzo secondo fattura")
- ammontare dell'eventuale contrassegno.

L'amministrazione fiscale francese non impone l'utilizzo di un modulo standard, purchè il documento utilizzato contenga tutte le indicazioni previste.

Le imprese di trasporto dotate di attrezzatura telematica possono essere esonerate dall'obbligo della presenza del documento fiscale a bordo dei veicoli che trasportano collettamente nelle tratte precedenti il trasporto finale. I documenti relativi potranno essere compilati soltanto per l'ultimo trasporto di consegna al destinatario.

Il documento fiscale di trasporto è sottoposto a imposta di bollo dell'ammontare di 4 franchi. Sono esentati da tale imposta (e quindi dalla compilazione del documento) i trasporti fino a 50 kg entro un raggio di 20 km dal comune ove ha la sede il trasportatore.

Il pagamento dell'imposta di bollo può essere effettuata

- con l'applicazione di marche da bollo
- su estratti riepilogativi mensili.

M.3. Foglio di viaggio (feuille de route)

Per tutti i trasporti pubblici di merce su strada (conto terzi) a distanza uguale o superiore a 150 km è obbligatorio compilare un foglio di viaggio, tramite il quale viene controllato il rispetto della normativa sull'accesso al mercato (iscrizione nel registro dei trasportatori, autorizzazioni e - quando esistevano - tariffe obbligatorie).

Il foglio di viaggio può essere utilizzato anche come documento fiscale.

I trasportatori debbono obbligatoriamente utilizzare il modello approvato dal ministro su proposta del Comitato nazionale stradale (CNR). Il modello è composto da cinque fogli:

- il primo per il mittente
- il secondo per il destinatario
- il terzo accompagna il veicolo e serve come copia di consegna al destinatario
- il quarto è destinato ai controlli, deve essere a bordo del veicolo - se questi ha peso massimo uguale o superiore a 7,5 t - per essere presentato ad ogni richiesta degli agenti preposti al controllo e, a fine trasporto, può restare a disposizione del conducente per sue eventuali necessità
- il quinto costituisce la matrice per il trasportatore che la deve conservare per due anni (per sei se è utilizzato anche come documento fiscale).

I fogli di viaggio sono distribuiti dal CNR e dalle associazioni degli autotrasportatori a ciò autorizzate dal ministero.

M.4. Ordine di missione (ordre de mission)

Nel 1992, dopo le turbolenze del giugno-luglio, è stato istituito un documento di controllo detto "ordine di missione". Esso deve essere compilato dal datore di lavoro e consegnato al conducente, con lo scopo di verificare il rispetto dei tempi di lavoro.

L'ordine di missione, su modello non standardizzato, deve precisare:

- orari e luoghi dell'inizio del trasporto
- luoghi di carico e/o di scarico
- indicazione sommaria degli itinerari
- orari e luoghi di fine del trasporto
- natura dei servizi da effettuare oltre la guida.

M.5. I documenti dopo la legge di sicurezza e modernizzazione

Come già si è detto nel paragrafo L.2, la legge di sicurezza e modernizzazione ha introdotto un ulteriore “documento di controllo” da compilare a cura del trasportatore via via che vengono compiute le operazioni di trasporto ed accessorie.

Con un’ordinanza del febbraio 1996 (allegato XVIII) si è proceduto alla riunione di tutti i documenti prescritti, nel caso di trasporti a carico completo (uguali o maggiori a 3 t, su distanze uguali o superiori a 150 km). Il documento - definito “lettera di vettura-carico completo” - sostituisce foglio di viaggio, documento fiscale e ordine di missione, rappresentando anche il documento di controllo prescritto dalla legge di sicurezza e modernizzazione.

La lettera di vettura-carico completo di cui riportiamo fac-simile nella pagina che segue, deve essere compilata secondo i seguenti criteri.

1. Numero prestampato d’identificazione del documento
2. Spazio per eventuale etichetta codice a barra
3. Ragione sociale del trasportatore
4. Eventuale codifica interna dell’azienda
5. Distanza, secondo distanziera CNR
6. Dati immatricolazione dei veicoli che eseguono il trasporto. La seconda linea è utilizzata in caso di cambio del veicolo
7. Istruzioni del datore di lavoro ai conducenti. E’ la parte che sostituisce l’ordine di missione.
8. Spazio per le marche da bollo del contratto trasporto Il modello può essere “preimbrato” all’atto dell’acquisto. Se l’amministrazione fiscale ha concesso pagamento mensile occorre indicare il numero dell’autorizzazione
9. Data di compilazione. Facoltativamente si può indicare il numero dell’ordine del cliente, secondo la legge di sicurezza e modernizzazione
10. Estremi del cliente
- 11-12. Natura del carico
- 13-14. Segnala se il trasporto riguarda merci pericolose o temperature controllate
15. Eventuale documentazione allegata (documenti doganali, sanitari, ADR, ATP etc.)
- 16-19. Estremi del mittente e destinatario.

Tutte queste informazioni devono essere compilate prima dell’inizio del viaggio. Durante il viaggio, via via che si svolge il trasporto, il conducente deve rilevare e compilare le informazioni che seguono.

- 17-20. Data ed ora di arrivo e di partenza dopo il carico e dopo lo scarico: firmate dal conducente, dal mittente e dal destinatario. Ogni accordo deve essere menzionato negli spazi 18 o 21
- 18-21. Ogni anomalia riscontrata al carico o allo scarico deve essere indicata dal conducente, dal mittente o dal destinatario
- 22-23. Ogni prestazione al di fuori della guida del veicolo, della sua preparazione al carico o scarico, e dall’utilizzo delle attrezzature speciali del veicolo deve essere qui dettagliata. Il richiedente di prestazioni non previste inizialmente deve indicare il proprio nome e firmare
24. Spazio dedicato per necessità specifiche (trasporto cisternato, trasporto auto, gestione palette, etc.).

M.6. Il protocollo di sicurezza

Le operazioni di carico/scarico del veicolo sono regolate dai contratti tipo.

Il contratto tipo “generale” prevede che carico, stivaggio, rizzaggio e scarico sono a carico del cliente. Il trasportatore deve soltanto coprire e scoprire il carico con i teloni, fissarli, montare e smontare sponde e sovra-sponde, preparando il veicolo al carico o allo scarico; deve inoltre azionare le eventuali attrezzature specifiche proprie del veicolo.

Il trasportatore deve fornire a chi effettua le operazioni le indicazioni necessarie per il rispetto della sicurezza della circolazione, previste dal Codice della strada, verificando che il carico non le comprometta.

I contratti specifici per il trasporto con veicoli cisternati, per il trasporto auto e per il collettame prevedono, contrariamente al generale, che le operazioni di carico/scarico siano effettuate dal trasportatore.

Nell’aprile 1996, un’ordinanza del ministro del lavoro, in applicazione delle direttive comunitarie sulla sicurezza dei lavoratori (recepite in Italia con il decreto legislativo 626/94), ha stabilito che per le operazioni di carico o di scarico eseguite dal trasportatore all’interno dell’impresa che carica o riceve il carico (imprese di ricezione, le definisce l’ordinanza), occorre stabilire, con contatti preliminari al trasporto, un documento, definito “Protocollo di sicurezza”, nel quale sono fornite istruzioni al trasportatore sulle precauzioni da adottare per prevenire incidenti alla sua persona e su come procedere se l’incidente accade.

E’ un documento cartaceo che nasce proprio all’indomani del documento “unico” stabilito con i decreti del febbraio 1996.

D’altra parte si può osservare che esso è limitato alle tre tipologie di trasporto, prima indicate, i cui contratti tipo prevedono che le operazioni di carico/scarico siano a cura del trasportatore.

Il “Protocollo di sicurezza” si presenta con caratteristiche di non facile compilazione.

Esso deve infatti essere concordato dal trasportatore non solo con il cliente-caricatore ma anche con tutti i destinatari, e questi sono non pochi nel caso del collettame.

Le sanzioni previste sono importanti (25.000 franchi per ogni operazione eseguita senza Protocollo), anche sul piano penale.

N. DOCUMENTI DI ACCOMPAGNAMENTO DELLA LOCAZIONE

Il documento di controllo delle operazioni di locazione con conducente è il “foglio di locazione”.

Il documento non è necessario:

- per le locazioni di lunga durata
- per veicoli sino a 7,5 t di peso totale
- per i veicoli operanti in zona corta.

Il foglio di locazione si compone di tre foglietti:

- uno per il locatore
- uno per il locatario
- uno per il controllo (a bordo del veicolo)

Se il proprietario delle merci prende in locazione di lunga durata un veicolo, con il quale trasportare le proprie merci, non è tenuto alla compilazione di nessuno dei documenti descritti nel capitolo M.

Se la locazione è “successiva” dovrà compilare il foglio di locazione.

Un trasportatore in conto terzi che prenda in locazione con conducente un veicolo, oltre all’eventuale foglio di locazione, se questa non è di lunga durata, dovrà emettere tutti i documenti descritti nel capitolo M.

O. I DOCUMENTI DEGLI SPEDIZIONIERI

Soltanto i collettamisti, non autotrasportatori, e gli spedizionieri a carico completo devono compilare documenti specifici.

I collettamisti devono compilare una ricevuta per spedizione (necessaria ai fini fiscali) e una distinta (borderau) riepilogativa nel caso di un carico completo di partite consolidate.

Gli spedizionieri a carico completo devono soltanto registrare, in ordine cronologico, i trasporti che essi fanno eseguire.

ALLEGATI

**LEGGE N. 82-1153 DEL 30 DICEMBRE 1982
D'INDIRIZZO PER I TRASPORTI NAZIONALI
(LOTI)**

**TITOLO I
*DISPOSIZIONI GENERALI PER I DIVERSI MODI DI TRASPORTO***

**CAPITOLO I
*Diritto al trasporto e principi generali applicabili ai trasporti nazionali***

Articolo 1

1. Il sistema dei trasporti nazionali deve soddisfare i bisogni degli utenti con le più vantaggiose condizioni economiche e sociali per la collettività. Il sistema concorre all'unità ed alla solidarietà nazionale, alla difesa del paese, allo sviluppo economico e sociale, all'uso equilibrato del territorio ed all'espansione degli scambi internazionali, specie europei.
2. I bisogni degli utenti sono soddisfatti adottando disposizioni che consentano di rendere effettivo il diritto alla mobilità di ogni utente e la libertà di sceglierne le modalità, con facoltà di eseguire in proprio il trasporto delle proprie cose ovvero di affidarlo ad un ente o ad un'impresa liberamente scelta.

Articolo 2

1. L'attuazione progressiva del diritto al trasporto consente agli utenti di muoversi in condizioni ragionevoli d'accesso, di qualità e di prezzo, nonché di costo per la collettività, utilizzando, in particolare, un mezzo di trasporto pubblico.
2. A questo scopo particolari provvedimenti possono essere adottati a favore di persone a mobilità ridotta.
3. Le categorie sociali sfavorite, in particolare quelle delle aree insulari, delle regioni più lontane e di più difficile accesso possono essere oggetto di disposizioni appropriate alla loro situazione.
4. Il diritto al trasporto comprende il diritto per gli utenti di essere informati sui modi che sono loro offerti e sulle modalità del loro utilizzo.

Articolo 3

1. La politica globale dei trasporti di persone e di cose assicura lo sviluppo armonioso e complementare dei diversi modi di trasporti individuali e collettivi, tenendo conto dei loro vantaggi e svantaggi in materia di sviluppo regionale, di pianificazione urbana, di protezione dell'ambiente, di difesa, di uso razionale dell'energia, di sicurezza nonché delle loro specificità. Tale politica tiene conto dei conti economici reali legati alla costruzione, alla manutenzione ed all'utilizzo delle infrastrutture, degli impianti e dei veicoli di trasporto nonché dei costi sociali, monetari e non monetari, sopportati dagli utenti e dai terzi.
2. La politica globale dei trasporti stabilisce le basi per una leale concorrenza tra i modi di trasporto e tra le imprese, armonizzando le loro condizioni di esercizio.
3. La politica globale favorisce la complementarietà e la cooperazione tra i soggetti del precedente comma, in particolare nella scelta delle infrastrutture e con lo sviluppo razionale dei trasporti combinati.
4. La politica globale contribuisce allo sviluppo e al miglioramento della politica europea dei trasporti.

Articolo 4

1. L'elaborazione e l'attuazione della politica globale dei trasporti sono assicurate congiuntamente dallo Stato e dagli enti territoriali interessati nel quadro di una pianificazione decentrata, contrattuale e democratica, con la partecipazione dei rappresentanti di tutti gli interessati. Questa politica s'iscrive nel quadro della programmazione nazionale e produce schemi di sviluppo dei trasporti elaborati con approccio intermodale, tenendo conto degli orientamenti della regolamentazione locali e nazionali.
2. Lo sviluppo dell'utilizzo dei trasporti collettivi di persone riveste carattere prioritario e deve essere incoraggiato.
3. Per la realizzazione di tutti questi obiettivi possono essere stipulati contratti tra lo Stato e gli enti territoriali.

Articolo 5

1. Il servizio pubblico dei trasporti è composto dall'insieme delle incombenze che competono ai pubblici poteri per organizzare e promuovere il trasporto di persone e cose.
Tali incombenze sono:
 - a) la realizzazione e la gestione di infrastrutture e di attrezzature destinate al trasporto nonché la loro messa a disposizione degli utenti in condizioni normali di manutenzione, di funzionamento e di sicurezza;
 - b) la regolamentazione delle attività di trasporto ed il controllo della sua applicazione, oltre all'organizzazione dei trasporti per la difesa;
 - c) lo sviluppo dell'informazione sul sistema dei trasporti;
 - d) lo sviluppo della ricerca, degli studi e delle statistiche, al fine di facilitare il raggiungimento degli obiettivi assegnati al sistema dei trasporti;
 - e) l'organizzazione del trasporto pubblico.
2. L'esecuzione di queste incombenze è assicurata dallo Stato, dagli enti territoriali e dalle loro istituzioni pubbliche in unione con le imprese private o pubbliche che ne sono incaricate o che vi partecipano in applicazione delle disposizioni della presente legge.
3. I rapporti tra le autorità pubbliche e le imprese di trasporto pubbliche variano in funzione della modalità di trasporto e della natura dell'attività, secondo che si tratti di trasporto di persone o di merci. La libertà di gestione delle imprese private è garantita dallo Stato, nel quadro delle disposizioni legislative.
4. Sono considerati trasporti pubblici tutti i trasporti di persone o di merci, ad eccezione dei trasporti che persone pubbliche o private organizzano per proprio conto.

Articolo 6

Le condizioni alle quali si eseguono le operazioni di trasporto pubblico, in particolare la formazione dei prezzi e delle tariffe applicabili nonché le clausole del contratto di trasporto, permettono una giusta remunerazione del trasportatore garantendo la copertura dei costi reali del servizio reso in condizioni normali di organizzazione e di produttività.

Articolo 7

1. Le imprese di trasporto pubblico di persone devono essere iscritte in un registro tenuto dalle autorità dello Stato. L'iscrizione può essere subordinata a condizioni di onorabilità, di capacità finanziaria e di capacità professionale secondo modalità fissate con decreto.
2. Lo Stato e, nei limiti delle loro competenze, gli enti territoriali od i loro raggruppamenti organizzano il trasporto pubblico regolare delle persone. L'esecuzione del servizio è assicurata sia in monopolio da un ente pubblico sotto forma di servizio pubblico industriale e commerciale sia da un'impresa che abbia definito una convenzione a tempo determinato con le autorità competenti. La convenzione fissa le condizioni di funzionamento e di finanziamento del servizio. Essa definisce le azioni che debbono essere attivate dall'una e dall'altra parte per favorire l'esercizio effettivo del diritto al trasporto e per promuovere il trasporto pubblico di persone. La convenzione è rescissa automaticamente in caso di radiazione dell'impresa dal registro.

3. Il finanziamento dei servizi di trasporto pubblico regolare di persone definiti dall'autorità organizzatrice è assicurato dagli utilizzatori o, all'occorrenza, dagli enti pubblici e, in forza di disposizioni legislative particolari, dagli altri beneficiari pubblici o privati che, senza essere utenti dei servizi, ne ricevono un vantaggio diretto o indiretto.

La politica tariffaria è definita dall'autorità competente in modo da ottenere la migliore utilizzazione, sul piano economico e sociale, del sistema dei trasporti corrispondente.

L'autorità competente fissa o approva le tariffe, con riserva dei poteri generali delle autorità dello Stato in materia di prezzi.

Ogni contratto o convenzione tra un ente pubblico e un'impresa avente come conseguenza l'impegno di risorse pubbliche o la garanzia finanziaria pubblica è soggetto, pena la nullità, a clausole relative al controllo sull'utilizzo dei finanziamenti concessi o garantiti dall'ente pubblico.

Articolo 8

1. L'esercizio della professione di trasportatore pubblico di merci, di locatore di veicoli industriali destinati al trasporto o di ausiliario dei trasporti può essere subordinato, secondo modalità fissate con decreto, a condizioni di onorabilità, di capacità finanziaria e di capacità professionale, oltre che all'iscrizione in un registro tenuto dalle autorità dello Stato. Ai fini del precedente periodo è considerato ausiliario del trasporto merci chi assicura, per conto di terzi, operazioni di consolidamento (groupage), di presa a noleggio o di ogni altra operazione connessa all'esecuzione del trasporto di merci.

2. Ogni contratto di trasporto pubblico di merce deve contenere clausole che precisano la natura e l'oggetto del trasporto, le modalità di esecuzione del servizio per quanto concerne il trasporto propriamente detto e le operazioni di presa e di consegna, le obbligazioni del mittente, dello spedizioniere, del trasportatore e del destinatario, nonché il prezzo del trasporto e quello delle prestazioni accessorie previste.

3. In mancanza di convenzione scritta che definisca i rapporti tra le parti sulle materie di cui al precedente comma si applicano le clausole del contratto tipo. Tali contratti tipo sono stabiliti con decreto, sentite le organizzazioni professionali interessate e il Consiglio Nazionale dei Trasporti.

4. Il compenso degli ausiliari del trasporto è fissato in funzione dei servizi effettivamente prestati. Esso è corrisposto da coloro che ne beneficiano.

CAPITOLO II

Condizioni sociali e sicurezza

Articolo 9

1. Lo Stato definisce la regolamentazione sociale nonché le regole di sicurezza e di controllo applicabili ai trasporti. Vigila inoltre sull'implementazione di detta regolamentazione e ne controlla l'applicazione.

2. Le operazioni di trasporto, sia se affidate a terzi sia se eseguite in proprio, non devono essere eseguite in condizioni incompatibili con la regolamentazione del lavoro e della sicurezza. Il mittente, lo spedizioniere, il locatario, il destinatario e chiunque altro commissioni il trasporto è responsabile per le infrazioni che sono loro imputabili.

3. Nei contratti di trasporto e di lavoro sono nulle le clausole relative alla remunerazione principale o accessoria di natura tale da compromettere la sicurezza, specie se inducono direttamente o indirettamente al superamento dei limiti di durata del lavoro e dei tempi di guida.

Articolo 10

1. Ai dipendenti incaricati della guida e del pilotaggio ed al personale a questi assimilato si applicano le disposizioni delle leggi sul lavoro relative alle condizioni ed alla durata del lavoro.
2. La regolamentazione relativa alla durata del lavoro ed alla durata dei tempi di guida tiene conto del progresso delle condizioni tecniche, economiche e sociali nonché delle necessità particolari legate all'irregolarità dei cicli di lavoro, degli obblighi per i luoghi e per gli orari, delle responsabilità nei confronti delle persone trasportate e dei terzi.
3. Con riferimento agli addetti non dipendenti, la durata del tempo di guida o di pilotaggio nonché dei tempi destinati alle operazioni complementari e al riposo sono oggetto di disposizioni particolari che tengano conto delle esigenze per la sicurezza.

Articolo 11

I tempi di lavoro dei dipendenti addetti alla guida o al pilotaggio e del personale a questi assimilabile comprendono il tempo destinato alla guida nonché - secondo condizioni fissate per decreto - quello durante il quale essi sono a disposizione del datore di lavoro.

Articolo 12

1. Per assicurare la loro sicurezza e quella dei terzi, lo Stato controlla o fa controllare l'attitudine fisica delle persone destinate alla guida o al pilotaggio e favorisce lo sviluppo di una politica di prevenzione della non attitudine.
2. Con riferimento ai dipendenti delle imprese di trasporto o di noleggio con conducente di veicoli industriali o con pilota, la non attitudine permanente, riconosciuta dai medici e non conseguente da atto volontario o intenzionale dell'interessato, dà diritto ai benefici di un regime particolare di protezione comportante prestazioni economiche o in natura nonché alla possibilità di reinserimento professionale grazie ad una formazione complementare. Questo regime è finanziato con i contributi sociali delle imprese e dei dipendenti, gestito dai loro rappresentanti e autorizzato dallo Stato.
3. Le condizioni di applicazione del presente articolo sono precisate con decreto.

Articolo 13

1. In ciascuna regione è istituita una commissione consultiva incaricata di curare l'applicazione delle disposizioni relative alla sicurezza della guida e alla durata del lavoro degli addetti alla guida o al pilotaggio nel settore dei trasporti e dipendenti da un insediamento ubicato nel territorio della regione.
2. La commissione paritaria è composta da rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori ed è presieduta da un ispettore del lavoro.
3. Le attribuzioni della commissione, la sua composizione e le modalità del suo funzionamento sono stabilite con decreto.

CAPITOLO III
Infrastrutture, impianti, attrezzature e tecnologie

Articolo 14

1. Le scelte relative alle infrastrutture, agli impianti e alle attrezzature di trasporto che esigano finanziamento pubblico, totale o parziale, sono basate sull'efficacia economica e sociale dell'operazione. Esse tengono conto delle necessità degli utenti, degli obblighi per la sicurezza, degli obiettivi della programmazione nazionale e della politica per l'uso del territorio, delle necessità per la difesa, dell'evoluzione preventivabile per i flussi dei trasporti nazionali ed internazionali, dei costi finanziari e, più in generale, dei costi economici reali e di quelli sociali.
2. I grandi progetti infrastrutturali e le grandi scelte tecnologiche sono definite sulla base di criteri omogenei che consentono di effettuare confronti all'interno di una stessa modalità di trasporto e tra diverse modalità o combinazioni di esse. Queste valutazioni sono rese pubbliche prima dell'adozione definitiva dei progetti interessati. Allorquando queste operazioni sono realizzate con il concorso di finanziamenti pubblici, deve essere formulato un bilancio dei risultati economici e sociali non oltre cinque anni dopo la loro entrata in servizio. Il bilancio è reso pubblico.
3. Nel quadro degli orientamenti nazionali e territoriali della pianificazione e della regolazione, sono stabiliti schemi di indirizzo infrastrutturale rispettivamente dallo Stato, di concerto con le regioni, e dagli enti territoriali o loro raggruppamenti, in specie per assicurare la coerenza a lungo termine delle reti definite per i diversi modi di trasporto e per fissare le priorità in materia di ammodernamento, di adattamento e di ampliamento delle reti.
4. La realizzazione e la pianificazione di un'infrastruttura possono essere oggetto di un contratto tra lo Stato e gli enti locali interessati.
5. L'indicazione delle infrastrutture e le scelte tecnologiche, come le modalità di indagine previste al precedente comma 2, l'area di applicazione e il contenuto degli schemi di indirizzo nonché le regole di procedura applicabili sono definiti con decreto.

Articolo 15

1. L'autorità competente, il suo concessionario o il titolare delegato alla realizzazione dell'opera sono incaricati di raccogliere i finanziamenti necessari alla costruzione di nuove infrastrutture o alla ristrutturazione di quelle esistenti. Gli eventuali contributi di enti pubblici e di imprese o di utenti sono versati quali sovvenzioni o concorso al finanziamento. Le diverse categorie di beneficiari che, pur non essendo utilizzatori delle infrastrutture, ne ricevono vantaggio diretto o indiretto, possono essere chiamati a partecipare al finanziamento in forza di disposizioni legislative particolari.
2. L'autorità competente fissa anche le modalità di finanziamento della manutenzione e del funzionamento.
3. L'uso delle infrastrutture e degli impianti relativi può dar luogo a tassazioni, canoni o prezzi che concorrano alla realizzazione degli obiettivi generali della politica dei trasporti.

CAPITOLO IV

Le istituzioni

Articolo 16

1. Un Consiglio Nazionale dei Trasporti, nonché dei Comitati Regionali e dei Comitati Dipartimentali dei Trasporti, sono associati all'elaborazione e all'implementazione della politica dei trasporti nazionali di competenza dello Stato. Consiglio e Comitati possono essere consultati dalle autorità dello Stato sulle questioni relative all'organizzazione e al funzionamento del sistema dei trasporti e delle diverse modalità che lo compongono. Il Consiglio Nazionale dei Trasporti è consultato sugli schemi nazionali di sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture.

Articolo 17

1. Il Consiglio Nazionale dei Trasporti è composto da rappresentanti:

- del Parlamento e degli enti territoriali
- delle imprese che partecipano alle operazioni di trasporto
- dei sindacati nazionali dei dipendenti del trasporto
- delle diverse categorie di utenti
- dello Stato

nonché da personalità designate in ragione della loro competenza.

2. I Comitati Regionali e Dipartimentali sono composti da rappresentanti delle imprese che partecipano alle operazioni di trasporto, dei loro dipendenti e delle diverse categorie d'utenti oltre che dai rappresentanti dello Stato e da personalità designate in ragione della loro competenza. Inoltre, la regione, i dipartimenti e le autorità competenti per l'organizzazione dei trasporti urbani sono associati ai lavori del Comitato Regionale, qualora ne facciano domanda; il dipartimento e le autorità competenti per l'organizzazione dei trasporti urbani sono associati nelle medesime condizioni ai lavori del Comitato Dipartimentale. In questi due casi, essi possono coinvolgere il Comitato al quale partecipano nelle questioni di propria competenza.

3. Le sanzioni, in particolare i casi di radiazione previsti dalla presente legge, non possono essere decise che secondo il parere di una commissione sulle sanzioni amministrative create in seno al Comitato Regionale dei Trasporti, presieduta da un magistrato amministrativo o giudiziario. La procedura davanti a questa commissione ha carattere contraddittorio.

4. Un decreto precisa la composizione di tutti i suddetti organismi e le loro attribuzioni; esso determina le regole per la loro organizzazione e per il loro funzionamento nonché le modalità secondo le quali le imprese appartenenti ai settori di attività che vi sono rappresentate partecipano alle spese per il loro funzionamento.

TITOLO II

DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER I DIVERSI MODI DI TRASPORTO

CAPITOLO I

Trasporto ferroviario

Articolo 18

1. Dal 1° gennaio 1983 è costituito un ente pubblico industriale e commerciale che prende il nome di "Società Nazionale delle Ferrovie Francesi (SNCF)". Questo ente ha come scopo la gestione e lo sviluppo, secondo i principi del servizio pubblico, della rete ferroviaria nazionale.

2. L'ente è abilitato a svolgere ogni attività che si colleghi direttamente o indirettamente a questo fine. Può creare società controllate o assumere partecipazioni in società, gruppi od organismi avente un oggetto sociale collegato complementare. La gestione di queste controllate è autonoma sul piano finanziario, nel quadro degli obiettivi di gruppo; esse non possono ricevere gli aiuti finanziari dello Stato previsti al comma 2 dell'articolo 24 della presente legge.
3. Le modalità di gestione delle altre reti ferroviarie aperte al pubblico sono fissate con testi particolari.

Articolo 19

1. I beni immobili pubblici o privati già concessi alle società di economia mista costituita il 31 agosto 1937 entrano in dotazione alla SNCF. Quelli delle altre reti ferroviarie appartenenti allo Stato possono essere trasferiti in dotazione alla SNCF con decreto, senza pregiudicare i diritti d'uso che fossero stati riconosciuti in precedenza.
2. I beni mobili già concessi alle società di economia mista sono trasferiti in proprietà piena ed a titolo gratuito alla SNCF, con decreto.
3. I beni mobili delle altre reti ferroviarie appartenenti allo Stato possono essere trasferiti in proprietà piena ed a titolo gratuito alla SNCF, con decreto, senza pregiudizio dei diritti d'uso che fossero stati riconosciuti in precedenza.
4. Tutti i diritti e le obbligazioni che risultano da atti o convenzioni stipulate dalla società di economia mista e le partecipazioni dalla stessa assunte in società, gruppi od enti terzi sono trasferiti alla SNCF.
5. Questi trasferimenti non danno luogo né a indennizzi né a imposte, tasse, salari od onorari.

Articolo 20

1. I beni immobili destinati al servizio pubblico del trasporto ferroviario e attrezzati specificatamente a tal fine hanno carattere di bene pubblico.
2. Salvo disposizioni legislative applicabili alle opere dichiarate di interesse generale o di utilità pubblica, SNCF esercita ogni potere gestionale sui beni immobili che le sono affidati o che essa acquista; essa può accordare autorizzazioni alla loro occupazione, fissare e introitare a proprio profitto canoni, affitti ed altro.
3. SNCF può procedere a qualsiasi lavoro di costruzione o di demolizione. Assume tutte le obbligazioni del proprietario. Agisce e si difende in giudizio in sostituzione dello Stato.
4. I beni immobili acquistati da SNCF lo sono in nome dello Stato. Se essi già appartengono allo Stato, la loro incorporazione tra le immobilizzazioni gestite da SNCF dà luogo al versamento di una indennità a favore dello Stato pari al loro valore venale.
5. I beni immobili utilizzati da SNCF per il conseguimento dei propri obiettivi possono essere riacquistati dallo Stato o ceduti a enti territoriali, per motivi di pubblica utilità, versando un'indennità pari al valore di ricostruzione.
6. I beni immobili posseduti da SNCF, che cessano di essere destinati al conseguimento dei suoi obiettivi, possono ricevere un'altra destinazione demaniale ovvero, essere alienati da SNCF a proprio profitto; nel primo caso lo Stato o l'ente territoriali interessato versano a SNCF un'indennità pari al valore venale.
7. L'ammontare dei valori così percepiti è da usare obbligatoriamente per la gestione o lo sviluppo ferroviario.
8. Le modalità di applicazione del presente articolo, in particolare le condizioni giuridiche e finanziarie delle operazioni di declassamento, di cambio d'uso o di vendita, sono fissate con decreto del Consiglio di Stato.

Articolo 21

1. Il consiglio di amministrazione della SNCF è composto da diciotto membri, di cui:
 - sette rappresentanti dello Stato
 - cinque scelti in ragione della loro competenza, uno dei quali almeno in rappresentanza degli utenti e nominato con decreto
 - sei, di cui un rappresentante dei dirigenti, eletto dai dipendenti di SNCF e delle sue controllate con un effettivo di almeno 20 addetti.
2. Il presidente del consiglio di amministrazione è nominato con decreto del consiglio dei ministri tra i membri del consiglio di amministrazione e su proposta dello stesso.
3. Un decreto fissa lo statuto della SNCF e determina le modalità di nomina o di elezione dei membri del consiglio di amministrazione.

Articolo 22

1. L'organizzazione dei collegamenti ferroviari indicati dal piano regionale dei trasporti, definito ed aggiornato dal consiglio regionale secondo parere dei consigli generali e delle autorità competenti per l'organizzazione dei trasporti urbani, è oggetto di una convenzione tra la regione e SNCF. La regione è consultata dalla SNCF sulle modifiche della consistenza generale dei servizi garantiti di sua competenza. Ogni apertura o chiusura dei collegamenti, ogni creazione o soppressione delle fermate sono sottomesse al parere della regione, dei dipartimenti e dei comuni interessati.

2. A richiesta degli enti regionali interessati, può essere costituita una commissione consultiva presso ogni direzione generale della SNCF. Un decreto precisa la composizione di detta commissione e le sue competenze. Esso determina le regole della sua organizzazione e del suo funzionamento. La commissione è consultata in particolare sulle conseguenze dell'attività della SNCF sulla vita economica e sociale della regione e può formulare qualsiasi suggerimento sull'esercizio e sullo sviluppo di detta attività.

Articolo 23

1. La presente legge, in particolare laddove sostituisce un ente pubblico a carattere industriale o commerciale con la SNCF, non modifica le disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali per il personale.

2. Le regole relative ai comitati di gruppo, ai comitati d'impresa e ai comitati di igiene di sicurezza e delle condizioni di lavoro sono pienamente applicabili. Tuttavia, se necessario, con decreto possono essere fissati adattamenti delle strutture specifiche dell'impresa alle necessità del servizio pubblico che esso ha il compito di assicurare nonché all'organizzazione del gruppo che essa costituisce con le sue affiliate.

Articolo 24

1. SNCF è dotata di autonomia di gestione. Un capitolato d'appalto approvato con decreto, sentita SNCF, fissa i suoi obblighi ed i suoi diritti, le modalità del suo funzionamento, le regole di armonizzazione delle condizioni di esercizio previste all'articolo 3, la definizione del suo equilibrio d'esercizio e le condizioni di effettuazione del servizio pubblico. Un contratto programma tra SNCF e lo Stato - secondo le condizioni della legge 82-653 del 29 luglio 1982 che riforma la programmazione - definisce gli obiettivi assegnati all'impresa e al suo gruppo, nel quadro della programmazione nazionale, nonché i mezzi da mettere in opera per raggiungerli.

2. Lo Stato fornisce il proprio apporto finanziario al funzionamento e allo sviluppo della SNCF in rapporto al contributo essenziale del trasporto ferroviario alla vita economica e sociale della nazione, al ruolo che a questo è assegnato per la realizzazione del diritto al trasporto e ai suoi vantaggi per quanto concerne la sicurezza e l'energia. L'aiuto dello Stato tiene conto delle responsabilità specifiche affidate alla SNCF in materia di infrastrutture e degli obiettivi di risanamento progressivo della sua situazione finanziaria. Esso incita a sviluppare le attività ed a migliorare la gestione, la produttività ed i risultati economici. Le modalità dell'aiuto sono definite nel capitolato d'appalto.

Articolo 25

1. SNCF è soggetta, in materia di gestione contabile e finanziaria, alle regole applicabili alle imprese. Compila la propria contabilità conformemente ai piani contabili generali. Applica una contabilità che consenta anzitutto di valutare i costi reali relativi agli obiettivi che le sono affidati, rispettivamente, dallo Stato e dagli enti territoriali. SNCF ha la facoltà di transare e di concludere arbitrati.

2. SNCF è sottoposta al controllo economico, tecnico e finanziario da parte dello Stato secondo condizioni definite mediante decreti.

Articolo 26

Il consiglio di amministrazione della società di economia mista costituita il 31 agosto 1937 resta in funzione fino alla riunione del nuovo consiglio di amministrazione; durante tale periodo gli sono trasferiti i poteri degli altri organismi dirigenti della società mista.

CAPITOLO II

Trasporto urbano delle persone

Articolo 27

Il perimetro dei trasporti urbani comprende il territorio di un comune o la competenza territoriale di un ente pubblico che ha ricevuto il compito di organizzare i trasporti pubblici di persone. Su richiesta del sindaco o del presidente dell'ente pubblico, il rappresentante dello Stato constata la creazione del perimetro, dopo parere del consiglio generale nel caso in cui è coinvolto il piano dipartimentale. Questo parere dovrà intervenire entro un certo periodo massimo fissato con decreto.

Nei dipartimenti d'oltre mare, il rappresentante dello Stato, su richiesta del sindaco o del presidente dell'ente pubblico, può definire un perimetro che escluda certe parti del territorio del comune.

Il perimetro di trasporti urbani può anche comprendere il territorio di diversi comuni adiacenti che abbiano deciso di organizzare in comune un servizio di trasporti pubblici di persone. La creazione e la delimitazione di questo perimetro sono fissati dal rappresentante dello Stato su richiesta dei sindaci dei comuni interessati dopo parere del consiglio generale.

All'interno del perimetro, le linee locali dei trasporti pubblici stradali non urbani di persone sono create o modificate in accordo con l'autorità competente per l'organizzazione dei trasporti pubblici urbani.

Articolo 28

Un piano di mobilità può essere elaborato per tutto o parte del territorio dei comuni compresi all'interno del perimetro di trasporti urbani, dall'autorità competente per l'organizzazione di questi trasporti, dopo parere dei consigli municipali interessati.

Il piano di mobilità definisce i principi generali dell'organizzazione dei trasporti, della circolazione o del parcheggio nell'agglomerato. Ha come obiettivo un utilizzo più razionale dell'automobile e assicura il buon inserimento dei pedoni, delle due-ruote e dei trasporti pubblici. Si effettua conseguentemente un studio sulle modalità del suo finanziamento e della copertura dei costi di gestione delle misure che contiene. E' sottoposto a inchiesta pubblica.

Quando il piano è stabilito per un solo comune, è approvato dal consiglio municipale. Copre il territorio dei diversi comuni compresi in un perimetro di trasporti urbani, è approvato dall'organo deliberante dell'ente pubblico dopo accordo del consiglio municipale.

Le prescrizioni del piano sono realizzate dalla autorità competente per l'organizzazione dei trasporti urbani e dalle autorità incaricate della rete stradale, della polizia stradale e della circolazione nell'agglomerato.

Il contenuto, le procedure di elaborazione, di consultazione e di approvazione, e le condizioni di realizzazione dei piani di spostamento urbano sono precisati con un decreto del Consiglio di Stato.

CAPITOLO III *Trasporto stradale extraurbano delle persone*

Articolo 29

I trasporti stradali non urbani di persone comprendono le seguenti categorie:

- servizi regolari pubblici
- servizi a richiesta effettuati con veicoli la cui capacità supera un limite fissato con decreto
- servizi privati
- servizi occasionali pubblici.

I servizi regolari e i servizi a richiesta sono organizzati dal dipartimento, a esclusione dei collegamenti d'interesse regionale o nazionale. Sono assicurati dal dipartimento o dalle imprese pubbliche o private che hanno stipulato con esso una convenzione a tempo determinato. Questi servizi sono iscritti nel piano dipartimentale che è definito e aggiornato dal consiglio generale dopo parere dei comuni interessati. I perimetri di trasporti urbani e i servizi privati sono allegati a questo piano.

I servizi regolari non urbani di interesse regionale sono iscritti nel piano regionale, definiti e aggiornati dal consiglio generale dopo parere dei consigli generali e dalle autorità competenti dell'organizzazione dei trasporti urbani. I servizi di interesse regionale sono oggetto di convenzioni a tempo determinato tra le regioni, i dipartimenti interessati e i trasportatori.

I servizi regolari non urbani d'interesse nazionale sono oggetto di convenzioni a tempo determinato tra lo Stato e i trasportatori dopo parere delle regioni e dei dipartimenti interessati.

I servizi privati possono essere organizzati dalle collettività pubbliche, le imprese e le associazioni per i normali bisogni del loro funzionamento, particolarmente per il trasporto del loro personale o dei loro membri. Sono sottoposti a denuncia presso il rappresentante dello Stato nel dipartimento interessato.

I servizi occasionali sono sottoposti all'autorizzazione rilasciata dal rappresentante dello Stato nel dipartimento interessato alle condizioni fissate con decreto del Consiglio di Stato.

Articolo 30

Quattro anni dopo l'entrata in vigore delle disposizioni dell'articolo 29, tutti i trasporti pubblici regolari non urbani di persone che non sono gestiti direttamente dall'autorità competente dovranno essere oggetto di una convenzione.

Sia che l'autorità organizzatrice decida di sopprimere o di modificare in maniera sostanziale il servizio gestito, sia di affidarlo a un altro gestore, senza offrire all'impresa servizi equivalenti, deve versarle un indennizzo a compenso del danno eventualmente sopportato per questo fatto.

Se, alla fine del periodo di quattro anni, la convenzione non è rinnovata per colpa dell'autorità organizzatrice, l'autorizzazione precedentemente accordata al trasportatore pubblico vale come convenzione per una durata massima di dieci anni.

Contratti di sviluppo possono essere stipulati tra lo Stato e i dipartimenti per facilitare la modernizzazione delle reti dei trasporti pubblici non urbani di persone.

CAPITOLO IV *Trasporto stradale delle merci*

Articolo 31

1. Lo sviluppo del trasporto stradale delle merci, basato sui vantaggi propri di questa modalità e regolato in funzione dei bisogni dell'economia, richiede aumenti della sua produttività - specialmente con l'aiuto delle moderne tecnologie, il miglioramento della formazione e della qualificazione professionale, il progresso delle condizioni di lavoro e di sicurezza, la cooperazione delle imprese tra loro e con gli altri modi di trasporto.

2. Gli enti pubblici possono favorire le iniziative adottate dalle imprese per sviluppare la propria cooperazione e per promuovere tecnologie o impianti che migliorino la loro produttività e quella del sistema dei trasporti.

Articolo 32

I contratti di trasporto stradale delle merci devono prevedere, pena la nullità, la valutazione dei tempi necessari all'esecuzione dei diversi incarichi e le modalità di calcolo, da una parte, della remunerazione dei trasportatori quando i tempi concordati sono superati per fatto del mittente, dello spedizioniere, del destinatario o di chiunque abbia di fatto ordinato il trasporto, e, dall'altra parte, delle penalità dovute dal trasportatore quando il superamento è a lui attribuibile.

Articolo 33

1. L'autotrasportatore che ha stipulato un contratto di trasporto è tenuto, sia ad eseguirlo lui stesso e con l'aiuto dei suoi incaricati, sia di subappaltarlo tutto o in parte, sotto la propria responsabilità, ad un'altra impresa di trasporto pubblico, sia di garantirlo stipulando un contratto di locazione con un locatore di veicoli con conducente, nei limiti fissati con decreto.
2. L'autotrasportatore non può subappaltare il trasporto che in casi eccezionali o se ha la qualifica di spedizioniiere.
3. Il contratto di subappalto è soggetto all'insieme di regole e di condizioni applicabili al trasporto pubblico di merci. Il corrispettivo del trasportatore principale è calcolato secondo le regole applicabili ai contratti di noleggio conclusi dagli spedizionieri.

Articolo 34

1. Ogni contratto di locazione di un veicolo industriale deve prevedere clausole che precisano le obbligazioni delle parti per le condizioni di utilizzo del conducente e per l'esecuzione delle operazioni di trasporto. Il contratto deve assicurare la copertura dei costi reali del servizio reso in condizioni di organizzazione e di produttività normali.
2. In mancanza di convenzioni scritte che definiscano il rapporto tra le parti sulle materie indicate al precedente comma, si applicano le clausole del contratto tipo. I contratti tipo sono stabiliti per decreto, sentito il parere del Consiglio Nazionale dei Trasporti e delle organizzazioni professionali interessate.

Articolo 35

Abrogato.

Articolo 36

1. Nel quadro della politica dei trasporti di merce, definita con la presente legge, il trasporto stradale pubblico e la locazione dei veicoli industriali destinati al trasporto di merci possono essere soggetti ad autorizzazione in funzione delle necessità economiche e secondo le categorie di trasporto. Le autorizzazioni sono rilasciate all'impresa o al gruppo fornito di personalità giuridica, tenendo conto anzitutto della loro capacità di trasporto, delle loro iniziative per migliorare la propria produttività e del loro rispetto delle disposizioni della presente legge.
2. Applicazione, modalità e tempi di questo sistema di autorizzazioni sono definiti con decreto, sentito il parere del Consiglio Nazionale dei Trasporti e delle organizzazioni professionali interessate.
3. Le autorizzazioni rilasciate in applicazione dei due precedenti commi non possono essere utilizzate che dalle imprese o gruppi che ne sono beneficiari; non possono essere né cedute né affittate se non con cessione o affitto dell'azienda.

Articolo 37

1. Le iscrizioni nei registri e le autorizzazioni previste ai capitoli III e IV del Titolo II della presente legge potranno essere oggetto di radiazione o di ritiro, a titolo temporaneo o definitivo, in caso di mancanze gravi o ripetute alla regolamentazione dei trasporti, del lavoro o della sicurezza.
2. Un decreto definisce le modalità di applicazione del presente articolo.

Articolo 38

I raggruppamenti professionali che partecipano all'applicazione della regolamentazione dei trasporti stradali di merce sono sottoposti al controllo finanziario dello Stato in condizioni e secondo modalità definite con un decreto, secondo il parere del Consiglio Nazionale dei Trasporti.

CAPITOLO V ***Trasporto fluviale***

Articolo 39

Il trasporto fluviale è oggetto di uno schema di sviluppo che comprende, da una parte, uno schema direttivo delle vie navigabili stabilito alle condizioni previste all'articolo 14 della presente legge che fissano le priorità in materia di riordino, di adeguamento e di estensione della rete e, dall'altra parte, le misure economiche e sociali atte a farlo partecipare alla realizzazione degli obiettivi della politica dei trasporti interni.

Articolo 40

E' istituita una Camera Nazionale della navigazione interna artigianale avente carattere di ente pubblico. Essa ha per compito di coordinare l'azione dei suoi membri, di rappresentare gli interessi generali della navigazione interna artigianale presso i poteri pubblici e gli agenti economici interessati al trasporto fluviale.

Tiene il registro dei datori di lavoro e dei dipendenti della navigazione interna e rilascia gli attestati necessari all'esercizio della loro professione.

La Camera è amministrata da un consiglio eletto dai datori di lavoro e dai dipendenti della navigazione interna iscritti nel registro.

La composizione, gli attributi e le modalità di funzionamento della Camera Nazionale della navigazione interna, le modalità di elezione dei membri del consiglio d'amministrazione e la qualità di padrone e di dipendente della navigazione interna sono definiti da apposito decreto.

Articolo 41

“Vie navigabili di Francia” contribuisce alla promozione del trasporto fluviale ed assume, a tale titolo, compiti generali di informazione. Esso è consultato dal Ministro dei trasporti e può presentare proposte sulla regolamentazione della locazione e delle tariffe. Esso può essere incaricato di gestire le borse noli e di partecipare all'applicazione delle disposizioni per i trasporti fluviali.

CAPITOLO VI **Trasporto aereo**

Articolo 42

1. Al titolo primo del libro III del codice dell'aviazione civile, l'articolo L.310-1 è sostituito dalle seguenti disposizioni:

“Art. L. 310-1. - Il trasporto aereo consiste nell'avviare per mezzo di aeronave dei passeggeri, delle merci o della posta, da un punto di origine ad un punto di destinazione”.

2. Il capitolo III del titolo II del libro III del codice dell'aviazione civile è sostituito dalle seguenti disposizioni:

“Capitolo III. - Locazione e noleggio d'aeronavi”.

“Art. L. 323-1. - La locazione di un aeronave è l'operazione con la quale il locatore mette a disposizione di un locatario un'aeronave senza equipaggio”.

“Il noleggio di un'aeronave è l'operazione con la quale un noleggiante mette a disposizione di un noleggiatore un'aeronave con equipaggio. Salvo convenzione contraria, l'equipaggio resta sotto la direzione del noleggiante”.

“Art. L. 323-2. Ogni impresa che dia a noleggio un'aeronave a titolo professionale o contro remunerazione, per un'operazione di trasporto è sottomessa alle leggi e regolamenti applicabili al trasporto aereo pubblico, qualunque ne sia l'uso fatto dal noleggiatore di questa aeronave”.

3. Al titolo III del codice di aviazione civile, gli articoli L.330-1 e L.330-3 sono sostituiti dalle seguenti disposizioni:

“Art. L.330-1. - Il trasporto aereo pubblico consiste nell'inviare per mezzo di un'aeronave, da un punto di origine a un punto di destinazione, dei passeggeri, delle merci o la posta, a titolo professionale o contro remunerazione”.

“Le persone fisiche francesi e le persone giuridiche, aventi la loro sede sociale in Francia, possono esercitare una attività di trasporto aereo pubblico sul territorio nazionale, o usando aeronavi immatricolate in Francia, solo se sono stati autorizzati dalla autorità amministrativa”.

“L'autorizzazione precisa la durata per la quale essa è accordata, l'oggetto del trasporto, i collegamenti o le zone geografiche che l'impresa può servire e i materiali che può utilizzare”.

“Un decreto del Consiglio di Stato fissa le condizioni di rilascio, di modifica o di ritiro dell'autorizzazione.

“Tuttavia, non sono di pertinenza del trasporto aereo pubblico, i trasporti di passeggeri effettuati senza scalo, quando i punti di origine e di destinazione sono congruenti e quando la capacità di carico dell'aeronave non supera un limite fissato da decreto del Consiglio di Stato”.

“Art. L. 330-3. - La consistenza generale e le condizioni di funzionamento e di finanziamento dei servizi regolari di trasporto di persone sul territorio nazionale, sono l'oggetto di una convenzione tra l'impresa gerente e lo Stato o una collettività territoriale, una camera di commercio e industria o un ente pubblico interessati”.

“L'autorizzazione necessaria per effettuare questi servizi, prevista all'articolo L.330-1, è rilasciata con riserva della conclusione di questa convenzione e dopo consultazione delle autorità regionali”.

“Un decreto del Consiglio di Stato fissa le condizioni di applicazione del presente articolo”.

4. Nel titolo III del libro III del codice di aviazione civile, è inserito un articolo L. 330-8 così redatto:

“Art. L.330-8. - I programmi di gestione, i programmi generali d'acquisto e di locazione di materiali volanti, le condizioni di trasporto e le tariffe delle imprese di trasporto aereo possono essere sottoposti ad omologazione amministrativa per i trasporti effettuati con l'aiuto di aeronavi che superino un certo tonnellaggio. Un decreto del Consiglio di Stato fissa le condizioni di applicazione del presente articolo.

Articolo 43

A riguardo delle disposizioni contenute nell'articolo L.330-1 del codice dell'aviazione civile, come risulta da paragrafo III articolo 43 di cui sopra, le autorizzazioni o le garanzie rilasciate prima dell'entrata in vigore di quest'articolo sono valide come autorizzazione sino alla conclusione delle convenzioni previste nel suddetto articolo 43 (art. L.330-3 del codice dell'aviazione civile).

TITOLO III
DISPOSIZIONI DIVERSE

Articolo 44

1. Sono considerati trasporti nazionali, ai fini dell'applicazione della presente legge, a meno che la loro regolamentazione sia fissata da trattati o accordi internazionali, i trasporti di persone e di merci tra un punto di origine e un punto di destinazione situati sul territorio nazionale.
2. Le disposizioni della presente legge si applicano senza pregiudizio degli obblighi derivanti dal trattato istitutivo della Comunità Economica Europea e degli altri testi e accordi internazionali entrati regolarmente in vigore.
3. Le disposizioni dei capitoli III e IV del Titolo I della presente legge si applicano ai trasporti di merce mediante condotte. Tuttavia, dette disposizioni non si applicano alle infrastrutture, impianti, mezzi e tecnologie interessanti il trasporto di gas regolamentato dalla legge 46-628 dell'8 aprile 1946 sulla nazionalizzazione dell'elettricità e del gas.

Articolo 44 bis

In deroga al comma 3 dell'articolo 5 e al comma 3 dell'articolo 48 della presente legge relativi ai diritti e libertà dei comuni, dei dipartimenti e delle regioni, i monopoli dei trasporti pubblici di viaggiatori costituiti sotto forma di ente pubblico a carattere industriale e commerciale possono acquisire partecipazioni finanziarie nelle imprese pubbliche, semi-pubbliche o private che esercitano un'attività complementare o collegata.

Articolo 45

Salvo particolari disposizioni legislative, la presente legge si applica ai dipartimenti d'Oltremare, ad eccezione del Capitolo V del Titolo II.

Articolo 46

L'adeguamento delle disposizioni dei paragrafi 2 e 3 dell'articolo 7, del Capitolo IV del Titolo I e dei Capitolo II e III del Titolo II della presente legge alla regione Ile del France sarà oggetto di disposizioni legislative speciali.

Articolo 47

L'adeguamento delle disposizioni della presente legge agli impianti meccanici di risalita sarà oggetto di disposizioni legislative speciali nel quadro della legge di indirizzo della politica della montagna.

Articolo 48

1. In deroga all'articolo 44, sono considerati trasporti nazionali, per l'applicazione della presente legge ai trasporti marittimi, le navigazioni riservate come definite agli articoli 257-1 e 258-1 del codice doganale.
2. Per i marittimi esercitanti le navigazioni del precedente comma, le regole relative alle condizioni, alla durata ed alla sicurezza del lavoro sono definite dal codice del lavoro marittimo.
3. Le attribuzioni consultive demandate dalla presente legge al Consiglio Nazionale dei Trasporti sono, per il trasporto marittimo, esercitate dal Consiglio Superiore della Marina Mercantile, in collegamento con il Consiglio Nazionale dei Trasporti. I testi applicativi del Capitolo I del Titolo I della presente legge, quando si riferiscano al trasporto marittimo, sono presi dopo aver consultato il Consiglio Superiore della Marina Mercantile.

Articolo 49

Sono abrogate tutte le disposizioni contrarie alla presente legge, relative al trasporto interno, particolarmente:

- il primo paragrafo dell'articolo L.330-4 del codice dell'aviazione civile e, nel secondo paragrafo dello stesso articolo, le parole: "e, eventualmente, accordata";
 - il titolo I e il capitolo II del titolo II del decreto del 12 novembre 1938 relativo al coordinamento del trasporto e allo statuto dei lavoratori della navigazione interna;
 - gli articoli dal 19 al 24 della legge del 22 marzo 1941 sullo sfruttamento regolamentato delle vie navigabili e il coordinamento dei trasporti per ferrovia e per navigazione interna;
 - l'articolo 72 della legge n. 46-854 del 27 aprile 1946 che riporta l'apertura e la chiusura dei crediti per l'esercizio 1946;
 - gli articoli dal primo al 4 e dal 9 al 12 della legge n. 47-1684 del 3 settembre 1947 che ristabilivano e regolamentavano il consiglio superiore dei trasporti;
 - gli articoli 5, 6, 7, 8, della legge n. 49-874 del 5 luglio 1949 relativi alle diverse disposizioni di ordine economico e finanziario;
 - l'articolo 90 della legge n. 50-928 dell'8 agosto 1950 relativo alle spese di funzionamento dei servizi civili per l'esercizio 1950 e a diverse disposizioni di ordine finanziario;
 - gli articoli 22, 23, 24, 26 della legge n. 52-401 del 14 aprile 1952 per l'esercizio 1952;
 - l'articolo 7 della legge n. 79-475 del 19 giugno 1979 relativo ai trasporti pubblici di interesse locale.
- Queste abrogazioni avranno effetto man mano che entreranno in vigore le disposizioni che saranno loro sostituite.

**DECRETO N. 86-DEL 16 MARZO 1986
COSÌ COME MODIFICATO DA ULTIMO DAL DECRETO N. 92-609 DEL 3 LUGLIO 1992
RELATIVO AL TRASPORTO DI MERCI SU STRADA**

TITOLO I

Iscrizione nel registro dei trasportatori e nel registro dei locatori

Articolo 1

1. Le imprese stabilite in Francia che esercitano una attività di trasporto pubblico di merci o un'attività di locazione di veicoli industriali destinati al trasporto di merci devono essere iscritte in un registro affidato al prefetto della regione.
2. Sono dispensate da questa formalità le imprese che esercitano attività di trasporto o di locazione esclusivamente con veicoli che non eccedano 3,5 t di peso massimo autorizzato e 14 metri cubi di volume utile.
3. Le iscrizioni per l'esercizio dell'attività di trasporto sono distinte da quelle per l'attività di locazione.
4. L'iscrizione vale soltanto per l'esercizio dell'attività indicata.

Articolo 2

Le imprese sono iscritte nel registro della regione ove esse hanno sede, o dove ha sede la loro principale filiale. Le altre filiali dell'impresa sono citate nel registro della regione ove l'impresa è iscritta, oltre che in quello delle regioni nelle quali sono ubicate le filiali.

Articolo 3

Nel caso di cooperative o di consorzi dotati di personalità giuridica, le imprese che li costituiscono sono iscritte nel registro già citato. Cooperative e consorzi lo sono anch'essi e la loro iscrizione comporta l'elencazione delle imprese membri.

Articolo 4

1. L'iscrizione al registro è decisa dal prefetto della regione e produce il rilascio di un certificato di iscrizione.
2. L'iscrizione è subordinata a condizioni di onorabilità professionale, di capacità finanziaria e di capacità professionale, definite negli articoli 5,6 e 7 che seguono.
3. Le condizioni di onorabilità e di capacità professionale devono essere soddisfatte dalla persona che assicura la direzione permanente ed effettiva dell'attività di trasporto o di locazione dell'impresa. Il nome e le funzioni di questa persona sono indicate nel registro.

Articolo 5

1. Non sono soddisfatte le condizioni di onorabilità professionale quando la persona indicata al comma 3 dell'articolo 4 è stato oggetto di:
 - una condanna definitiva menzionata al punto n. 2 del casellario giudiziario, comportante l'interdizione ad esercitare una professione commerciale o industriale;
 - più di una condanna definitiva menzionata al punto n. 2 del casellario giudiziario per una delle seguenti infrazioni:
 - a) articoli L1, L2, L4, L9, L12 e L19 del Codice della strada
 - b) articolo 25 della legge 52-401 del 14 aprile 1952
 - c) articolo 3 e 3 bis dell'ordinanza 58-1310 del 23 dicembre 1958 sulle condizioni di lavoro nell'autotrasporto.
2. Il prefetto della regione, a sua richiesta, deve essere informato delle condanne suddette.
3. Le persone residenti in Francia da meno di cinque anni devono provare, se il paese della loro precedente residenza non appartiene alla CE, che esse non hanno subito condanne per fatti simili a quelli menzionati nel presente articolo.

Articolo 6

1. Le condizioni di capacità finanziaria sono soddisfatte quando l'impresa di trasporto stradale pubblico di merci o di locazione di veicoli con conducente:
 - dispone di un capitale o di riserve per un valore almeno uguale a 21.000 franchi per veicolo ovvero a 1.050 franchi per tonnellata di peso massimo autorizzato di ciascun veicolo, assumendo per valido il valore meno elevato tra i due. I veicoli di cui tener conto sono quelli acquistati dall'impresa, anche con patto di riservato dominio, quelli presi in locazione senza conducente per un periodo di sei mesi ed oltre e quelli in leasing;
 - gode di una garanzia bancaria o di ogni altro mezzo consimile, per un valore equivalente.
2. Le imprese che esercitano la loro attività esclusivamente con veicoli il cui peso massimo autorizzato è compreso tra 3,5 e 6 tonnellate sono dispensate dalle condizioni sulla capacità finanziaria.

Articolo 7

1. Le condizioni sulla capacità professionale sono soddisfatte quando la persona indicata nel comma 3 dell'articolo 4 è titolare di un attestato di capacità professionale.
 2. L'attestato di capacità professionale è rilasciato dal prefetto:
 - alle persone titolari di un diploma delle scuole medie superiori attestante una formazione giuridica, economica, contabile, commerciale o tecnica che permetta di assicurare la direzione di un'azienda di trasporto;
 - alle persone titolari di un diploma in materie tecniche o tecnologiche attestante una formazione per l'attività di trasporto;
 - alle persone che hanno superato un prova scritta di esame sulla capacità professionale.
L'esame verte sulle seguenti materie:
 - elementi di diritto commerciale, sociale e civile;
 - gestione commerciale e finanziaria dell'azienda;
 - regolamentazione sociale;
 - regolamentazione professionale;
 - norme tecniche;
 - sicurezza stradale;
 - trasporto internazionale.
 - alle persone che hanno esercitato, almeno per cinque anni, la direzione di un'impresa di autotrasporto, o di locazione di veicoli, purché non abbiano cessato tale attività da più di tre anni.
- Il prefetto della regione, il cui capoluogo è designato come sede di una commissione d'esame, nomina i membri della commissione e organizza gli esami.
3. L'attestato di capacità professionale consente di esercitare le attività di trasportatore o di locatore di veicoli industriali ovvero entrambi.
 4. L'iscrizione al solo registro dei locatori di veicoli non è condizionato al possesso di un attestato di capacità professionale se l'attività di noleggio è permanentemente esercitata senza la messa a disposizione del conducente.

Articolo 8

Se la persona fisica che è titolare dell'attestato di capacità professionale decede o è incapace fisicamente o legalmente di gestire o dirigere l'impresa, il prefetto della regione può mantenere l'iscrizione dell'impresa nel registro, senza che ciò sia giustificato dalla capacità di un'altra persona, per il periodo massimo di un anno. Il periodo, in casi eccezionali, può essere prorogato di sei mesi su decisione motivata dal prefetto.

Articolo 9

1. Fatto salvo l'articolo 8, le imprese sono radiate dal registro delle imprese di trasporto pubblico su strada di merce dal prefetto della regione quando non è più soddisfatta una delle condizioni richieste per la loro iscrizione nel registro. La radiazione non può essere pronunciata se non dopo una messa in mora, risultata senza effetto, che inviti l'impresa a regolarizzarsi entro tre mesi. Ogni semestre è steso un rapporto sulle radiazioni per la commissione delle sanzioni amministrative del Comitato Regionale dei Trasporti.
2. L'iscrizione nel registro decade quando, per qualsiasi motivo, cessa l'attività di trasporto o di locazione dei veicoli ovvero scompare l'insediamento dell'impresa nella regione.

Articolo 10

Le imprese iscritte nel registro sono tenute a portare a conoscenza del prefetto della regione ove esse hanno sede, entro un mese, ogni cambiamento capace di modificare la loro situazione con riferimento all'iscrizione.

Articolo 11

Norma transitoria.

Articolo 12

In caso di affitto di un'azienda, il locatario è tenuto a richiedere la propria iscrizione secondo quanto previsto dagli articoli 4, 5 e 6; il certificato d'iscrizione che gli è rilasciato cita il nome del locatore la cui iscrizione viene mantenuta.

Articolo 13

Una copia del certificato d'iscrizione dell'impresa al registro dei trasportatori o dei locatori deve essere a bordo di ciascun veicolo destinato a eseguire trasporti pubblici, salvo quando è necessaria l'autorizzazione prevista ai Titoli II e III del presente decreto.

TITOLO II

Autorizzazioni per il trasporto

Articolo 14

Il certificato di iscrizione al registro dei trasportatori consente di eseguire:

- 1° su tutto il territorio, trasporti con veicoli il cui peso massimo autorizzato è inferiore od uguale a 7,5t, il trasporto di containers vuoti lunghi non meno di 6 metri e il trasporto di pezzi indivisibili eseguito con veicoli eccezionali;
- 2° su tutto il territorio nazionale, i trasporti internazionali eseguiti dai trasportatori residenti in Francia;
- 3° i trasporti effettuati entro le zone corte. Le zone corte sono definite in ragione di una per dipartimento, con ordinanza del ministro dei Trasporti;
- 4° nel caso di trasporti combinati strada-rotaia, i percorsi stradali terminali non eccedenti i limiti della zona corta nella quale inizia o finisce il trasporto.

Articolo 15

1. Nei casi non indicati nell'articolo 14 per eseguire trasporti pubblici di merce sono necessarie autorizzazioni.
 2. Le autorizzazioni sono di tre classi.
 - a) autorizzazioni di classe A, che consentono l'utilizzo di qualsiasi veicolo o insieme di veicoli la cui circolazione è consentita dal Codice della strada;
 - b) autorizzazioni di classe B, che permettono l'uso di veicoli o insieme di veicoli il cui peso massimo è inferiore o uguale a 26 t;
 - c) le autorizzazioni di classe C che consentono l'utilizzo di veicoli o insieme di veicoli il cui peso massimo è inferiore o uguale a 13 t.
- Due autorizzazioni di classe B equivalgono ad un'autorizzazione di classe A; due di classe C ad una di classe B; due di classe C ed una di classe B ad una di classe A.
- L'autorizzazione non è relativa ad un determinato veicolo; non può però essere utilizzata che dall'impresa alla quale è stata rilasciata.

Articolo 16

1. L'adeguamento della capacità nazionale di trasporto ai bisogni degli utenti è realizzato secondo gli orientamenti generali decretati dal ministro dei trasporti, visto il rapporto del Consiglio Nazionale dei Trasporti dopo consultazione dei Comitati Regionali dei Trasporti.
2. Nel quadro così definito, ciascun prefetto di regione, informato delle necessità dell'economia regionale del Comitato Regionale dei Trasporti, ordina quali riferimenti utilizzare per valutare le richieste formulate dalle imprese.
3. Le autorizzazioni sono rilasciate dal prefetto alle aziende di trasporto, alle cooperative o consorzi citati all'articolo 3, che ne fanno domanda e che, secondo i riferimenti indicati al precedente comma, documentino:
 - a) la loro attività di trasporto nazionale e internazionale e le loro necessità di capacità di trasporto legate al loro previsto sviluppo;
 - b) i risultati della loro gestione, in relazione agli interventi effettuati per migliorare la propria produttività;
 - c) il rispetto delle normative definite in applicazione della legge d'indirizzo per i trasporti nazionali, di quelle relative alle condizioni di lavoro, di guida e di riposo nell'autotrasporto e di quelle risultanti dal codice della strada, con particolare riferimento ai pesi, dimensioni e alla velocità;
 - d) il pagamento, nei termini prescritti, delle obbligazioni dell'impresa verso le amministrazioni fiscali e gli enti sulla sicurezza sociale.
4. Per le nuove imprese si tiene conto delle necessità di trasporto della regione. Il richiedente deve presentare un budget preventivo.
5. Autorizzazioni particolari potranno essere accordate:
 - 1° ai trasportatori che effettuano trasporto stradale di containers marittimi, secondo le necessità di capacità di trasporto specifiche di questi traffici;
 - 2° ai trasportatori che fanno precedere o seguire ad un trasporto internazionale un trasporto nazionale.
6. Il numero, la classe e la data di rilascio delle autorizzazioni in disponibilità dell'impresa sono indicate nel registro.

Articolo 17

Le autorizzazioni sono rilasciate a nome dell'impresa con durata illimitata.

Le autorizzazioni rilasciate ai membri di un consorzio o di una cooperativa e cedute da questi alla cooperativa o al consorzio sono messe a disposizione di queste. Indicano il nome della cooperativa e del consorzio. Ritornano nella loro forma iniziale in caso di ritiro o di esclusione dell'impresa dalla cooperativa e dal consorzio ovvero qualora questi cessino la loro attività.

Articolo 18

Le autorizzazioni sono sospese dal prefetto se l'attività dell'impresa è interrotta per più di un anno, senza giustificazioni per caso di forza maggiore. Sono restituite in caso di ripresa dell'attività. Devono essere rinnovate in caso di modifica della ragione sociale dell'impresa.

Articolo 19

In caso di locazione dell'attività di un'azienda di trasporto, le autorizzazioni rilasciate a nome del locatore sono sospese per la durata della locazione; in caso di cessione dell'azienda le autorizzazioni sono annullate. Vengono rilasciate autorizzazioni nello stesso numero all'acquirente o locatore, con verifica che la consistenza dell'impresa ceduta o locata lo giustifichi.

Articolo 20

1. Le autorizzazioni possono essere ritirate temporaneamente o definitivamente in caso di infrazioni gravi o ripetute della regolamentazione dei trasporti, del lavoro e della sicurezza da parte dell'impresa o dei suoi preposti.
2. Il ritiro dell'autorizzazione è deciso dal prefetto della regione, sentito il parere del Comitato per le sanzioni amministrative del Comitato Regionale Trasporti.

Articolo 21

1. L'autorizzazione deve trovarsi a bordo del veicolo con il quale si esegue il trasporto per il completo tragitto tra il luogo di carico e quello di scarico.
2. Il ministro dei trasporti può tuttavia fissare, con propria ordinanza, le condizioni e i limiti per derogare a questa regola, quando i trasporti sono eseguiti con un autoarticolato, per necessità relative all'organizzazione dei trasporti terminali o all'organizzazione dei tempi di lavoro, di guida o di riposo del conducente.

Articolo 22

Dalla data di pubblicazione del presente decreto le disposizioni dell'articolo 15 che definiscono la classificazione delle autorizzazioni sono applicabili alle licenze di trasporto in zona lunga definite dal decreto 14 novembre 1949.

Articolo 23

Le licenze di trasporto in zona lunga in possesso delle imprese sono sostituite con autorizzazioni di trasporto della classe corrispondente.

Articolo 24

Possono essere rilasciate dal prefetto della regione autorizzazioni con durata massima di tre mesi, eccezionalmente, per assicurare trasporti necessari al mantenimento dell'attività economica se questi trasporti non possono essere eseguiti in soddisfacenti condizioni da autoveicoli regolarmente autorizzati.

TITOLO III

Autorizzazioni per la locazione

Articolo 25

Il certificato di iscrizione nel registro permette al suo titolare di dare in locazione veicoli con conducente:

- a) qualunque sia la distanza da percorrere, se il loro peso massimo autorizzato del veicolo o dell'insieme locato non supera 7,5 t;
- b) quando i trasporti non superano i limiti di una zona corta.

Articolo 26

Per i casi non indicati nell'articolo 25, sono necessarie autorizzazioni di locazione per l'esecuzione di trasporti di merce tramite veicoli locati con conducente.

Articolo 27

Le autorizzazioni di locazione sono sia autorizzazioni per locazioni successive, sia autorizzazioni di lunga durata.

Articolo 28

Le autorizzazioni per locazioni successive permettono la locazione di un veicolo, senza limiti di durata, a locatari successivi che non sono nominativamente designati dall'autorizzazione. Si applicano loro le disposizioni degli articoli da 15 a 23 del presente decreto.

Articolo 29

Le autorizzazioni per locazioni di lunga durata permettono di locare un determinato veicolo a un locatario nominativamente designato da un contratto scritto avente durata di almeno 13 mesi ma non superiore a cinque anni.

Articolo 30

Le autorizzazioni per locazioni di lunga durata sono rilasciate, dietro richiesta, alle imprese, cooperative o consorzi iscritti nel registro dei locatori, dal prefetto della regione nella quale esse hanno sede o una filiale indicata nel registro.

Articolo 31

1. L'autorizzazione di lunga durata è accordata quando la locazione è oggetto di un contratto scritto esclusivo tra il locatore e il locatario e se il locatore ha adempiuto ai propri obblighi in materia fiscale e di contribuzioni sociali.

2. Il contratto, copia del quale deve essere allegata alla domanda per l'autorizzazione, deve comprendere, oltre ai dati di identificazione delle parti e del veicolo locato, clausole relative alla durata nonché rispondere alle condizioni previste all'articolo 34 della legge del 30 dicembre 1982.

Articolo 32

L'autorizzazione di lunga durata può essere rifiutata se:

- a) il locatore ha commesso, nei due anni precedenti la domanda, infrazioni gravi o ripetute alla regolamentazione del trasporto, della sicurezza, e quelle che derivano dal Codice della strada, specie per pesi, dimensioni e velocità, ovvero dalla regolamentazione sociale nel trasporto su strada;
- b) il locatario ha dato origine, nel corso di precedenti locazioni, a infrazioni gravi o ripetute, a lui attribuibili, alla regolamentazione delle condizioni di lavoro e della sicurezza.

Articolo 33

Il prefetto della regione, nel termine di un mese, accorda l'autorizzazione di lunga durata ovvero, prima della scadenza del termine, informa il richiedente che ha consultato la commissione per le sanzioni amministrative del Comitato Regionale dei Trasporti in previsione di un rifiuto fondato sulla gravità o frequenza delle infrazioni indicate all'articolo 32. In questo caso il prefetto dispone di un altro mese per decidere.

Articolo 34

Nel caso in cui il contratto che ha giustificato il rilascio di un'autorizzazione di locazione di lunga durata sia rescisso prima che sia trascorsa la durata minima di un anno, indicata dall'articolo 29, il locatore è tenuto a dimostrare che la rescissione non è a lui dovuta e non poteva essere ragionevolmente prevista al momento della conclusione del contratto. In mancanza di detta dimostrazione, nessuna ulteriore autorizzazione di locazione di lunga durata potrà essergli concessa sino alla scadenza della suddetta durata minima.

Articolo 35

Se risultasse che la rescissione è imputabile al locatore, il prefetto può rifiutare nuove autorizzazioni per locazioni di lunga durata a favore dello stesso fino alla scadenza della durata prevista dal contratto.

Articolo 36

1. La locazione implica che:

- 1° l'organizzazione del trasporto compete al locatario; il locatore non assume in alcun caso la merce a proprio carico;
 - 2° il locatario abbia la disponibilità esclusiva del veicolo durante tutti i suoi spostamenti a vuoto od a carico per un periodo ininterrotto;
 - 3° la consegna del veicolo al locatario all'inizio del periodo di locazione e la sua restituzione alla fine di detto periodo avvenga in un medesimo luogo.
2. Ogni constatazione di infrazione all'obbligo di esclusività della messa a disposizione del veicolo locato produce l'annullamento immediato dell'autorizzazione di locazione corrispondente.

Articolo 37

L'autorizzazione di locazione o, quando essa non è richiesta, una copia del certificato d'iscrizione dell'impresa nel registro dei locatore deve essere a bordo dei veicoli dati in locazione con conducente.

TITOLO IV

Esecuzione dei contratti di subvezione e dei contratti di locazione con conducente da parte di un trasportatore

Articolo 38

In applicazione del secondo comma dell'articolo 33 della legge d'indirizzo dei trasporti nazionali, possono ricorrere alla subvezione senza avere la qualifica di spedizionieri:

- 1° le imprese, le cooperative di trasporto, le cooperative di imprese di trasporto che non abbiano optato per lo statuto risultante dalla legge 83-657 del 20 luglio 1983 e le cooperative d'impresa che, a causa di un sovraccarico temporaneo di attività, si trovano nell'impossibilità di eseguire con propri mezzi i contratti di trasporto di cui sono titolari. L'ammontare delle operazioni subappaltate a questo titolo, che non può eccedere il 15% del volume d'affari annuale per l'attività di trasporto su strada dell'impresa, della cooperativa o del consorzio, è oggetto di una dichiarazione da parte dell'impresa, secondo modalità fissate con ordinanza del ministro dei trasporti, a un organismo professionale che partecipi all'applicazione della regolamentazione del trasporto.
- 2° le cooperative d'impresa di trasporto che abbiano optato per lo statuto risultante dalla legge 83-657 del 20 luglio 1983, quando affidano l'esecuzione dei contratti di trasporto su strada a trasportatori pubblici diversi da quelli associati, nei limiti fissati dalla legge suddetta e con l'impegno della dichiarazione definito al precedente punto 1°;
- 3° le imprese di trasloco, per operazioni di trasloco, comprendenti il trasporto, affidate ad altre imprese di trasloco;
- 4° le imprese di trasporto che effettuano trasporti di partite inferiori a tre tonnellate e che, mantenendo la loro responsabilità vettoriale, affidano ad altri trasportatori ai quali esse sono legate con una convenzione di conto corrente spedizioni chiedendo in prestito i loro servizi, ovvero fanno eseguire da altri trasportatori le operazioni terminali di raccolta o di distribuzione;
- 5° le imprese che ricorrono ai trasporti combinati strada-rotai, per i percorsi stradali terminali.

Articolo 39

Il subvettore deve essere regolarmente abilitato ad eseguire le operazioni che gli sono affidate.

Articolo 40

Il trasportatore che esegue un trasporto stradale di merce affidandolo in subvezione ad un altro trasportatore deve assicurarsi, preventivamente alla conclusione del contratto di subvezione, che questi sia autorizzato ad effettuare il trasporto in causa.

Articolo 41

1. Il trasportatore che, per eseguire un trasporto su strada per il quale è necessaria un'autorizzazione, stipula un contratto di locazione con un locatore di veicoli industriali con conducente è tenuto a concludere il contratto per scritto.
2. Il contratto deve prevedere le condizioni stabilite all'articolo 14 della legge 30 dicembre 1982, precisare la data di stipulazione e la durata, il luogo ove il veicolo è messo a disposizione, il tipo di veicolo ed il suo peso massimo autorizzato.
3. A bordo del veicolo preso in locazione devono trovarsi:
 - 1° l'autorizzazione necessaria all'esecuzione del trasporto, in applicazione degli articolo da 15 a 23 del presente decreto;
 - 2° l'autorizzazione di locazione necessaria in applicazione dell'articolo 26, del secondo comma dell'articolo 28 e del secondo comma dell'articolo 48 del presente decreto;
 - 3° la copia del contratto di locazione indicato al primo comma di quest'articolo, qualora la locazione sia fatta nelle condizioni previste dal primo comma dell'articolo 28 del presente decreto.

Articolo 42 e 43

Abrogati.

TITOLO V *Disposizioni diverse*

Articolo 44

1. In questo decreto, l'espressione peso massimo autorizzato indica:
 - il peso totale autorizzato a carico di un veicolo.
 - Per gli autoarticolati indica il più ridotto dei due seguenti valori;
 - peso viaggiante totale autorizzato del veicolo trattore;
 - somma della tara del veicolo trattore e del peso totale autorizzato a carico del semirimorchio.
 - Per gli autotreni indica il più ridotto dei due seguenti valori:
 - peso viaggiante totale autorizzato del veicolo a motore,
 - somma dei pesi totali autorizzati a carico del veicolo a motore e del rimorchio.
2. I pesi totali a carico autorizzati sono eventualmente ridotti dei pesi corrispondenti alle deroghe indicate al secondo comma dell'articolo R.55 del Codice della strada.

Articolo 45

Le disposizioni del Titolo I del presente decreto, relative all'iscrizione nel registro dei trasportatori e quelle del Titolo II relative alle autorizzazioni non sono applicabili ai trasporti che seguono.

1. Trasporti eseguiti da imprese per le quali il trasporto non è l'attività principale e che sono tra loro legate da un contratto per l'esecuzione di un lavoro in comune o per mettere insieme una parte delle loro attività, alle seguenti condizioni:

- a) i veicoli appartengano alle imprese o siano stati presi in locazione dalle stesse;
- b) le merci trasportate devono essere di proprietà dell'una o dell'altra impresa, oppure essere state vendute, prese in prestito, prese in locazione, prodotte ovvero essere state loro affidate per l'esecuzione su di esse di una trasformazione, di una riparazione o di un lavoro per conto di terzi. Le merci sono trasportate per la realizzazione del lavoro comune o dell'attività comune definita nel contratto;
- c) il trasporto è accessorio o complementare al lavoro o all'attività definita nel contratto.

Un'ordinanza del ministro dei trasporti fissa le condizioni per l'esecuzione di questi trasporti.

2. Trasporti eseguiti su di una distanza non superiore a 100 km, calcolati dal comune nel quale il trasporto ha origine, nei seguenti casi:

- trasporto con veicoli agricoli;
- trasporto a titolo occasionale e gratuito per necessità agricole e eseguiti con un veicolo appartenente ad altra impresa agricola, purché le due siano situate in un medesimo cantone o in due cantoni limitrofi;
- per la raccolta del latte, se questa attività è complementare ad un'altra attività agricola;
- per il trasporto dei tronchi fuori dal bosco.

3. Trasporti eseguiti da raggruppamenti di imprese agricole.

4. Trasporti di merce eseguiti da trasportatori stradali pubblici di passeggeri, con veicoli destinati al trasporto di questi, durante servizi di linea o di turismo.

5. Trasporti eseguiti dall'amministrazione postale con i suoi veicoli o, nei limiti di un dipartimento, con altri veicoli utilizzati per il trasporto della corrispondenza.

6. Trasporti eseguiti con veicoli destinati a impieghi molto speciali, ed il cui intervento è necessario per la messa in opera dei materiali che essi trasportano. Questi veicoli sono definiti negli articoli R.138, R.167 e R. 168 del codice della strada.

7. Trasporto di veicoli incidentati.

8. Trasporto su strada di vagoni ferroviari eseguito con veicoli appositamente attrezzati.

9. Trasporti eseguiti da una persona fisica o giuridica che riguardano merci oggetto della sua attività professionale e che sono realizzati secondo condizioni fissate da ordinanze del ministro dei trasporti.

Articolo 46

Le disposizioni del titolo I del presente decreto, relative all'iscrizione nel registro dei locatari e quelle del titolo III relative alle autorizzazioni per le locazioni non sono applicabili al noleggio di rimorchi, semirimorchi o dei loro elementi componenti così come alle operazioni di leasing realizzate secondo la legge 66-455.

Articolo 47

1. Il controllo delle imprese, cooperative e consorzi sottoposte al presente decreto, è esercitato nelle regioni e dipartimenti sotto l'autorità, secondo i casi, del prefetto di regioni o del prefetto.

2. Un'ordinanza del ministro dei trasporti fissa i modelli dei certificati di iscrizione, delle autorizzazioni o documenti indicati dal presente decreto e precisa quelli che devono essere a bordo del veicolo per essere esibiti ad ogni richiesta degli addetti ai controlli.

3. Taluni documenti indicati nell'ordinanza devono essere conservati dall'impresa per un periodo di due anni, a disposizione degli addetti ai controlli.

Articoli 48, 49, 50, 51, 52, 53 OMISSIS

Abrogazioni di precedenti norme.

**DECRETO N. 49-1473 DEL 14 NOVEMBRE 1949
PER LA PARTE RIMASTA IN VIGORE**

Articolo 34

Equilibrio finanziario delle imprese

Le tariffe applicate dalla Società ferroviaria francese (SNCF) e dalle imprese di trasporto su strada devono consentire l'equilibrio finanziario del loro settore merci, tenuto conto dei loro costi e delle loro spese.

Articolo 40 bis

Organizzazioni professionali della locazione

Il Ministro dei trasporti può, tramite convenzione, affidare ad un'organizzazione professionale dei locatori di veicoli per il trasporto stradale di merci compiti di interesse generale consentendo loro in particolare di:

- facilitare ai propri associati l'esercizio dell'attività tramite studi, indagini, informazioni, consigli e azioni per il miglioramento della gestione delle imprese
- cooperare con gli organismi incaricati di promuovere la formazione professionale e la consulenza gestionale
- partecipare alla definizione di statistiche relative al settore
- collaborare all'applicazione della regolamentazione derivante dal presente decreto e dai suoi testi applicativi
- stampare e vendere documenti regolamentari.

Articolo 41

Trasporti stradali internazionali

1. Ogni trasporto internazionale eseguito da un trasportatore non residente in Francia deve essere autorizzato secondo condizioni definite con decreto del Ministro dei trasporti.

2. Un decreto del Ministro dei trasporti stabilisce le condizioni secondo le quali i trasportatori residenti in Francia sono autorizzati ad eseguire trasporti internazionali.

Tale decreto può prevedere deroghe concernenti le autorizzazioni di cui devono essere muniti i veicoli durante i viaggi richiesti per l'esecuzione di detti trasporti.

Articolo 47

Assicurazione dei trasportatori stradali

1. I trasporti pubblici di persone ed i trasporti di merci devono essere assicurati senza limitazioni contro i rischi derivanti dalla responsabilità civile relativamente alla circolazione dei veicoli.

2. Dalla data di pubblicazione del presente decreto, i contratti di assicurazione stipulati per la responsabilità sia verso i terzi sia verso il personale di guida devono prevedere una clausola in forza della quale la garanzia di detti contratti si estende ai locatari o beneficiari di un comodato, nei casi in cui la responsabilità di questi sostituisce quella del proprietario per custodia del personale o del veicolo.

3. I trasportatori devono fornire garanzie contro i rischi di perdita o di avaria delle merci durante il trasporto. Il decreto definirà tali garanzie e le condizioni secondo le quali i trasportatori dovranno assicurarsi⁽¹⁾.

4. Il Ministro dei trasporti può, sentito il Consiglio Nazionale dei trasporti e d'accordo con il Ministro delle finanze, autorizzare imprese o gruppi ad autoassicurarsi, in tutto o in parte, se vengono fornite sufficienti garanzie.

⁽¹⁾ Tale decreto non è mai stato definito, per cui l'assicurazione obbligatoria delle merci è rimasta teorica.

**DECRETO N. 90-200 DEL 5 MARZO 1990
RELATIVO ALL'ESERCIZIO DELLA PROFESSIONE DI SPEDIZIONIERE**

Articolo 1

1. Sono sottoposti alle disposizioni del presente decreto tutti gli spedizionieri residenti in Francia che, alle condizioni fissate dal Codice Commerciale, organizzano e fanno eseguire, sotto la propria responsabilità e in nome proprio, un trasporto di merce, con le modalità da loro scelte, per conto di un committente.
2. Le attività oggetto del presente decreto sono le seguenti:
 - a) operazioni di consolidamento (groupage), con le quali partite di merce provenienti da più speditori o indirizzate a più destinatari sono riunite e raggruppate in un unico carico per il loro trasporto;
 - b) operazioni di presa a noleggio, con le quali sono affidate a dei trasportatori pubblici partite senza preventivo consolidamento;
 - c) operazioni di distribuzione, con le quali lo spedizioniere prende in carico colli o spedizioni al dettaglio e le affida, separatamente, sia a trasportatori pubblici sia ad altri spedizionieri;
 - d) operazioni di organizzazione dei trasporti, con le quali lo spedizioniere prende in carico delle merci provenienti o destinate sul territorio nazionale e ne assicura l'inoltro tramite uno o più trasportatori pubblici, con qualsiasi modalità.

Articolo 2

1. Lo spedizioniere indicato all'articolo 1 del presente decreto deve essere iscritto in un registro degli spedizionieri tenuto dagli uffici dello Stato competenti in materia di trasporto della regione.
2. Lo spedizioniere è iscritto nel registro della regione ove ha la sua sede. L'iscrizione è decisa dal prefetto della regione e dà luogo al rilascio di un certificato di iscrizione. Le diverse filiali dell'impresa sono elencate nel registro della regione ove essa è iscritta e in quello di ciascuna delle regioni nelle quali sono ubicate le filiali.
3. L'iscrizione al registro degli spedizionieri è subordinato a condizioni di capacità professionale, di onorabilità e di capacità finanziaria definite negli articoli da 3 a 7 che seguono.
4. La composizione della documentazione per la domanda di iscrizione è definita con ordinanze del ministro dei trasporti.

Articolo 3

1. La capacità professione è documentata con un attestato di cui deve essere titolare la persona che assicura la direzione permanente ed effettiva sia dell'impresa sia, in seno ad essa, dell'attività indicata al precedente articolo 1.
2. Nome e funzioni di detta persona sono indicate nel registro.

Articolo 4

1. L'attestato di capacità professione è rilasciato dal prefetto della regione alle persone rispondenti ad una delle seguenti condizioni:
 - a) possesso di un diploma delle scuole superiori con indirizzo giuridico, economico, contabile, commerciale o tecnico che consenta di assicurare la direzione di un'impresa di spedizione, ovvero possesso di un diploma tecnico attestante la formazione all'attività di trasporto;
 - b) superamento di un esame scritto;
 - c) esercizio della funzione direttiva per un periodo di almeno cinque anni consecutivi della funzione direttiva, a condizione che questa funzione non sia cessata da più di tre anni alla data di richiesta dell'attestato di capacità, in un'impresa che eserciti le attività indicate all'articolo 1 del presente decreto, ovvero in un'impresa iscritta nel registro dei trasportatori o dei locatori, ovvero di un'altra impresa a condizione che vi abbia svolto funzioni connesse con le spedizioni e che abbiano giustificazione le conoscenze e le competenze richieste per esercitare l'attività di spedizione.
2. Le modalità applicative del presente articolo sono definite con ordinanze del ministro dei trasporti.

Articolo 5

1. Se il titolare dell'attestazione è deceduto o se si trova in condizioni di incapacità legale a gestire o dirigere l'impresa, il prefetto può mantenere l'iscrizione nel registro per il periodo massimo di un anno decorrente dal giorno del decesso o dell'incapacità, senza che essa sia giustificata dalla capacità professionale di un'altra persona.
2. Questo periodo, in casi eccezionali, può essere prorogato di sei mesi con decisione motivata del prefetto.

Articolo 6

La condizione di onorabilità prevista all'articolo 2 del presente decreto è soddisfatta qualora il richiedente non risulti soggetto all'interdizione di esercitare una professione industriale e commerciale per condanna, scadenza o sanzione pronunciata in applicazione della legge 30 agosto 1947.

Articolo 7

Lo spedizioniere deve disporre di mezzi che gli consentano di far fronte ai propri impegni. La capacità finanziaria è provata con la presentazione di un attestato formulato e certificato da un ente abilitato secondo le condizioni fissate con ordinanze del ministro dei trasporti e dell'economia e finanze.

Articolo 8

Un'impresa iscritta nel registro dei trasportatori stradali può essere iscritta, dietro sua richiesta, al registro degli spedizionieri se essa prova, alla data della domanda, tre anni di attività ininterrotta di trasporto pubblico stradale di merci.

Articolo 9

Non può essere iscritta nel registro l'impresa che, nelle condizioni fissate dal successivo articolo 20, è stata radiata, a titolo di sanzione, dal registro degli spedizionieri o dei trasportatori o dei locatori.

Articolo 10

Tutti i residenti in uno altro Stato membro della Comunità Europea devono, per essere iscritti nel registro, fornire prova della loro capacità professionale, della loro onorabilità e della loro capacità finanziaria secondo quanto previsto negli articoli da 11 a 16 del presente decreto.

Articolo 11

La capacità professionale prevista al precedente articolo 10 si attesta secondo le seguenti modalità.

1. Per i non dipendenti:
 - a) tramite l'esercizio effettivo per cinque anni consecutivi delle attività descritte all'articolo 1;
 - b) tramite l'esercizio delle dette attività in qualità di non dipendente, per due anni consecutivi, se l'interessato le ha inoltre svolte per almeno tre anni come dipendente con funzioni di dirigente o di quadro;
 - c) quando nello Stato ove si sono svolte le mansioni si richiede una preventiva formazione, tramite due anni consecutivi di esercizio delle attività come non salariato se la formazione richiesta è almeno di tre anni, ovvero con tre anni di esercizio se la formazione è di due anni;
 - d) tramite il possesso di un diploma equivalente a uno di quelli indicati alla lettera a) del precedente articolo 4.

2. Per i dipendenti:

- a) tramite l'esercizio dell'attività con funzioni di quadro o di dirigente per almeno tre anni consecutivi, se lo Stato nel quale le funzioni esercitate prevede una formazione preventiva di due anni;
- b) tramite l'esercizio dell'attività con funzioni di quadro o di dirigente per almeno cinque anni consecutivi, quando non è richiesta formazione preventiva;
- c) tramite il possesso di un diploma equivalente ad uno di quelli indicati alla lettera a) del precedente articolo 4.

La formazione preventiva prevista nel presente articolo deve essere confermata con un certificato riconosciuto dallo Stato membro o giudicata valida da un ente professionale competente di detto Stato.

Articolo 12

Per l'applicazione degli articoli 4 e 11 del presente decreto, sono considerati come aventi esercitato attività con funzioni dirigenziali o di quadro sia il capo dell'azienda e di una filiale, sia chi è vice dei suddetti ovvero è quadro superiore incaricato di funzioni commerciali e responsabile di un ramo dell'impresa. Tuttavia, per il capo dell'azienda, dipendente o non, la condizione di capacità professionale da soddisfare è una di quelle previste all'articolo 11-1 del presente decreto. La qualità di quadro o di dirigente è provata con un attestato dell'autorità o dell'ente competente dello Stato nel quale sono state svolte le funzioni.

Articolo 13

1. Per l'applicazione dell'articolo 1 del presente decreto, l'onorabilità e l'assenza di condanne si prova con la presentazione di un estratto del casellario giudiziario o amministrativo competente del paese di origine o di provenienza dell'interessato.

2. Il documento può essere sostituito con una dichiarazione giurata o solenne resa dall'interessato davanti ad un'autorità giudiziaria o amministrativa competente ovvero davanti ad un notaio dello Stato di origine o di provenienza, attestante l'assenza di condanne. Può essere altresì fatta innanzi ad un organismo professionale abilitato a riceverla dalle autorità nazionali competenti.

Articolo 14

Per le persone indicate al precedente articolo 10, la capacità finanziaria si documenta con la presentazione di una dichiarazione formulata da chi rilascia assegni postali, da un contabile pubblico, da una banca o da qualsiasi altro ente la cui garanzia è considerata equivalente e che confermi che l'interessato è in grado di far fronte ai propri impegni.

Articolo 15

La persona indicata al precedente articolo 10 è tenuta a provare, con un attestato rilasciato da un'autorità giudiziaria o amministrativa competente del paese di origine e di provenienza, di non aver subito ritiro di autorizzazioni o di non essere interdetta dall'esercizio in quei paesi per la professione di spedizioniere, di trasportatore o di locatore.

Articolo 16

I documenti indicati negli articoli 13, 14 e 15 del presente decreto devono avere data inferiore a tre mesi. Quando il richiedente è persona giuridica, i documenti o le attestazioni citate nei precedenti articoli 11, 12, 13 e 15 devono riguardare una delle persone fisiche che hanno la direzione effettiva delle attività dell'impresa.

Articolo 17

Lo straniero che non abbia nazionalità di uno Stato membro della Comunità Europea può essere iscritto nel registro se proviene da uno Stato con il quale la Francia ha concluso un accordo di reciprocità che consenta il suo insediamento sul territorio nazionale e nelle condizioni definite da detto accordo.

Articolo 18

I titolari di una licenza da spedizionieri alla data di entrata in vigore del presente decreto sono iscritti di diritto nel registro degli spedizionieri.

Articolo 19

1. L'iscrizione abilita ad effettuare ogni operazione di spedizione sul territorio metropolitano. Essa è personale e non cedibile.
2. In caso di cessione o di affitto dell'azienda, il beneficiario o il locatario deve richiedere una nuova iscrizione, dimostrando che soddisfa alle condizioni prescritte dal presente decreto. Se si tratta di una locazione dell'azienda, il certificato di iscrizione rilasciato al locatario indica il nome del locatore.
3. Ogni variazione suscettibile di modificare la situazione dell'impresa, con riferimento alle regole alle quali è subordinata l'iscrizione, deve essere portata a conoscenza del prefetto della regione entro un mese.

Articolo 20

L'impresa che perde le condizioni alle quali è subordinata l'iscrizione al registro o che cessa totalmente la sua attività o quella di spedizioniere per il periodo di un anno è radiata dal registro degli spedizionieri con decisione del prefetto della regione.

Articolo 21

Se si verificano infrazioni gravi o ripetute imputabili allo spedizioniere durante l'esecuzione delle operazioni di trasporto riguardanti regolamentazioni sui trasporti, sul lavoro e sulla sicurezza, in particolare ritardi rilevanti e ripetuti nel saldo degli importi dovuti ai trasportatori, il prefetto della regione interessa del caso la commissione delle sanzioni amministrative del Comitato Regionale dei Trasporti. Per l'esame delle pratiche di questa natura, la commissione è completata con due rappresentanti degli spedizionieri, membri o non del Comitato Regionale dei Trasporti, designati dagli organismi professionali regionali. Sentito il parere di detta commissione, il prefetto può radiare l'impresa dal registro temporaneamente o definitivamente.

Articolo 22

1. I controlli necessari per l'applicazione del presente decreto vengono effettuati per autorità del prefetto della regione.
2. Ordinanze del ministro dei trasporti indicano i documenti che devono essere definiti in applicazione del presente decreto. Esse precisano quali documenti devono essere a bordo dei veicoli per essere presentati a richiesta degli agenti addetti ai controlli, nonché quelli che devono essere conservati dall'impresa per un determinato periodo.
3. I documenti previsti dalla regolamentazione precedente al presente decreto continueranno ad avere valore fino alla data di pubblicazione delle ordinanze previste nel precedente comma.

**DECRETO DEL 7 APRILE 1988
CONTRATTO TIPO PER IL TRASPORTO DI MERCE SU STRADA APPLICABILE A PARTITE DI TRE E PIÙ
TONNELLATE DI PESO PER LE QUALI NON ESISTA UN CONTRATTO TIPO SPECIFICO.**

ALLEGATO AL DECRETO

CONTRATTO TIPO

1. Oggetto e ambito d'applicazione del contratto

1. Il presente contratto ha per oggetto il trasporto nazionale di partite da tre e più tonnellate, eseguito da un trasportatore pubblico stradale, per il quale non esista un contratto tipo specifico, dietro corrispettivo che assicuri una giusta remunerazione del servizio reso, il tutto conformemente alle disposizioni della legge 82-1153 (LOTI), in particolare dei suoi articoli 6, 8, 9 e 32, e ai regolamenti adottati per la sua applicazione.
2. Il contratto regola i rapporti tra mittente e trasportatore pubblico stradale quale che sia la tecnica di trasporto utilizzata.
3. Il contratto si applica, con pieno diritto, in mancanza di accordi scritti che definiscano i rapporti tra le parti sulle materie indicate all'articolo 8 della legge 82-1153.
4. In caso di rapporti continuativi tra mittente e trasportatore, oggetto di un accordo generale scritto e concluso conformemente alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 8 della legge 82-1153, ogni singolo trasporto si presume eseguito alle condizioni dell'accordo suddetto.

2. Definizioni

2.1 Partita

1. La partita è la quantità di merce, imballaggio e supporto di carico compresi, messa nello stesso momento a disposizione di un trasportatore e il cui trasporto è richiesto da uno stesso mittente per uno stesso destinatario, da un unico luogo di carico ad un unico luogo di scarico, oggetto di uno stesso contratto di trasporto.
2. Diversi luoghi di carico o di scarico situati all'interno di uno stesso stabilimento industriale o commerciale o di uno stesso cantiere sono considerati come costitutivi di un unico luogo di carico o di scarico.

2.2 Mittente

Si intende per mittente la parte (speditore, spedizioniere od altro) che conclude il contratto di trasporto con il trasportatore.

2.3 Colli

Per collo s'intende un oggetto od un insieme composto da più oggetti, qualsiasi siano le sue dimensioni e il suo volume, che costituisce un carico unitario all'atto della consegna al trasportatore anche se il contenuto è dettagliato nei documenti di trasporto (ad esempio: cartoni, casse, contenitori, palette, etc.).

2.4. Giorni non lavorativi

Si intendono per giorni non lavorativi le domeniche ed i giorni festivi legali, oltre ai giorni di divieto della circolazione imposti dalle autorità pubbliche competenti. I giorni di chiusura degli stabilimenti nei quali si deve effettuare il carico o lo scarico delle merci sono considerati non lavorativi qualora il trasportatore ne sia avvisato dal mittente all'atto della conclusione del contratto.

2.5. Distanze - Percorsi

La distanza del trasporto corrisponde al percorso più diretto, tenuto conto delle esigenze della sicurezza e delle infrastrutture stradali, delle caratteristiche del veicolo e della natura della merce trasportata.

2.6. Appuntamento

Si intende per appuntamento la definizione, di comune accordo tra il mittente e il trasportatore, di un giorno e di un'ora precisa per la messa a disposizione del veicolo sul luogo di carico o di scarico.

3. Documento di trasporto

1. Il mittente deve fornire al trasportatore, al più tardi all'atto del carico della merce, le seguenti indicazioni:
 - nome e indirizzo dello speditore e del destinatario;
 - luogo, data ed eventuale ora di carico e di scarico;
 - natura della merce, peso lordo della partita e numero dei colli;
 - se del caso, volume e dimensione della merce;
 - modalità di pagamento: porto assegnato o porto franco;
 - numero delle palette e di altri supporti di carico;
 - ogni altra modalità di esecuzione del contratto, tempi di consegna, dichiarazione di valore, risarcimenti, etc.
2. Il mittente inoltre informa il trasportatore su caratteristiche non evidenti della merce che possano incidere sulla buona esecuzione del trasporto.
3. Sulla base di tali indicazioni, fornite per iscritto o in qualsiasi altro modo che ne consenta la memorizzazione, si compila un documento di trasporto che materializza l'accordo; una copia compete al destinatario ed al mittente se quest'ultimo la richiede. Il mittente sopporta nei confronti del trasportatore le conseguenze di un'errata dichiarazione sulle caratteristiche della partita o della mancanza di comunicazioni che abbiano la conseguenza, tra l'altro, di nascondere il carattere pericoloso o fraudolento delle merci trasportate.

4. Modifiche del contratto

1. Il mittente ha diritto di disporre della merce fino al momento in cui il destinatario fa valere i suoi diritti.
2. Ogni nuova istruzione del mittente che abbia per oggetto la variazione delle condizioni iniziali di esecuzione del trasporto deve essere data o confermata immediatamente, per scritto o con qualsiasi altro mezzo che ne consenta la memorizzazione.
3. Il trasportatore non è tenuto ad accettare queste nuove istruzioni se esse sono di natura tale da impedire di soddisfare gli impegni di trasporto assunti anteriormente o se le stesse lo obbligano a uscire dall'ambito di attività corrispondenti al titolo autorizzativo del veicolo. Deve darne, però, immediata comunicazione al mittente.
4. Se le istruzioni producono una sosta del veicolo, il trasportatore deve percepire un supplemento di corrispettivo per le spese di immobilizzazione, fatturate separatamente secondo le disposizioni dell'articolo 16 che segue.
5. Ogni variazione del contratto provoca una revisione della tariffa inizialmente concordata.

5. Mezzi di trasporto

Il trasportatore si impegna ad effettuare il trasporto con mezzi in buono stato, adatti al trasporto delle merci ed agli ingressi o installazioni di carico e di scarico, secondo le indicazioni che gli saranno fornite dal mittente.

6. Confezione, imballaggio ed etichettatura delle merci

1. Quando la natura delle merci lo richiede, esse devono essere confezionate, imballate, etichettate in modo da sopportare un trasporto eseguito in condizioni normali e in modo da non costituire pericolo per il personale di guida o di movimentazione per le altre merci trasportate, per il veicolo o per i terzi.
2. L'etichettatura deve essere applicata, se necessario, per consentire l'identificazione inequivocabile del destinatario e del luogo di consegna. Le indicazioni delle etichette devono corrispondere a quelle del documento di trasporto.
3. Il mittente risponde di ogni conseguenza prodotta dalla mancanza, dall'insufficienza o da difetti del confezionamento, dell'imballaggio o dell'etichettatura. Il fatto che il trasportatore non abbia formulato riserve in proposito all'atto della presa in carico della merce non gli impedisce di contestarne successivamente l'assenza, l'insufficienza, o la difettosità.
4. I supporti di carico (palette, roll, etc.) utilizzati per il trasporto sono parte integrante della partita. Essi non producono per il trasportatore deposito né locazione, né deduzione alcuna sulle tariffe di trasporto. Nel-l'ambito del contratto, il trasportatore non effettua scambi, né fornisce o noleggia supporti di carico. Il trasporto per la resa dei supporti di carico vuoti è oggetto di un distinto contratto di trasporto.

7. Carico, copertura, fissaggio, scarico. Esecuzione materiale e responsabilità

7.1. Carico

1. Il carico, lo stivaggio ed il fissaggio della merce competono al mittente.
2. Il trasportatore fornisce al mittente le indicazioni necessarie al rispetto delle prescrizioni del codice della strada per la sicurezza della circolazione. Egli verifica che il carico, lo stivaggio o il bloccaggio non compromettano tale sicurezza. In caso contrario deve richiedere che siano rifatti in condizioni soddisfacenti oppure rifiutare la presa in carico delle merci.
3. Il trasportatore, prima della partenza, procede alla verifica esterna del carico, al fine della conservazione della merce. In caso di difetti apparenti capaci di portare danno alla merce formula sul documento di trasporto riserve scritte motivate. Se queste non vengono accettate può rifiutare di prendere in carico la merce.
4. Il trasportatore è esonerato dalla responsabilità derivante dalla perdita o avaria delle merci durante il trasporto se dimostra che il danno è causato da un difetto apparente del carico per il quale egli aveva formulato riserve ovvero da un difetto non apparente.
5. Nel caso vengano caricate più partite in uno stesso veicolo, il trasportatore si assicura che ogni nuovo caricamento non produca danni alle merci già caricate.
6. Lo scarico della merce è effettuato dal destinatario.
7. La responsabilità per danni occorsi durante le operazioni di carico o di scarico grava su chi effettua tali operazioni. Il trasportatore aziona eventuali sistemi di carico installati sul veicolo, ed è responsabile dei danni da loro prodotti.

7.2. Copertura e scopertura

1. La copertura e scopertura con telone del veicolo o della merce, così come il montaggio o lo smontaggio delle sponde e delle centine, sono a carico del trasportatore.
2. Lo speditore o, secondo i casi, il destinatario devono mettere a disposizione mezzi e personale per aiutare in queste operazioni il trasportatore.

7.3. Consegna

La consegna è effettuata alla persona designata come destinatario sul documento di trasporto o al suo incaricato debitamente accreditato; la firma di tale persona sul documento di trasporto è completata con il suo nome o con il timbro dell'impresa.

8. Condizioni di accesso ai luoghi di carico e di scarico

Il conducente deve uniformarsi alle regole interne di sicurezza e di comportamento degli stabilimenti, magazzini o cantieri del mittente e dei fornitori o clienti di questi, che gli sono comunicati.

9. Tempi di carico e di scarico

1. I tempi per effettuare le operazioni di carico o di scarico del veicolo iniziano dal momento della messa a disposizione del veicolo, comunicato in luogo dal conducente al punto di carico o di scarico.

I tempi sono:

- due ore in caso di messa a disposizione fissata ad una determinata ora, rispettata;
- tre ore in caso di messa a disposizione convenuta entro il limite di una mezza giornata lavorativa, rispettata;
- quattro ore in caso di messa a disposizione convenuta entro il limite di una giornata lavorativa, rispettata;
- cinque ore in tutti gli altri casi.

Il tempo di due ore è ridotto di mezz'ora e gli altri di un'ora in caso di partite aventi peso inferiore a 15 tonnellate, per un volume inferiore a 40 metri cubi.

2. La sosta del veicolo cessa:

- al carico: dopo la fine del carico e la consegna dei documenti;
- allo scarico: dopo la fine dello scarico della merce e la firma del documento di trasporto da parte del destinatario.

3. Quando, secondo l'ora di messa a disposizione del veicolo e in assenza di precisione da parte del mittente sugli orari di carico e scarico, i tempi suddetti non sono scaduti alle ore 18 ovvero all'ora di chiusura degli impianti, le operazioni di carico o scarico sono sospese sino alle ore 8 ovvero sino all'ora di apertura degli impianti del primo giorno lavorativo che segue.

In caso di superamento dei limiti di tempo per le operazioni di carico o scarico, il trasportatore riceve dal mittente o dal destinatario, secondo i casi, un supplemento di corrispettivo per i costi di immobilizzazione del veicolo, fatturato separatamente conformemente alle disposizioni del successivo articolo 16.

10. Operazioni di pesatura

Se una delle parti del contratto richiede la pesatura della partita, l'operazione deve essere effettuata una sola volta nel luogo di carico o di scarico. Se è necessario lo spostamento del veicolo, il relativo costo, così come quello dell'operazione di pesatura, sono a carico del richiedente.

11. Mancata consegna totale o parziale della partita da parte del mittente

Il mittente è responsabile, salvo casi di forza maggiore:

- del mancato carico della partita quando il veicolo è stato messo a disposizione da parte del trasportatore; in questo caso, l'indennizzo da corrispondere al trasportatore è pari a un terzo del prezzo pattuito per il trasporto, salvo offerta comparabile di un'altra partita immediatamente disponibile;
- del carico parziale della partita; in questo caso l'indennizzo da corrispondere al trasportatore è pari a un terzo del prezzo pattuito per il trasporto, salvo offerta comparabile di un'altra partita immediatamente disponibile.

12. Assenza del trasportatore al carico

In caso di appuntamento orario, come definito al precedente articolo 2.6:

- se il trasportatore non avvisa il mittente del suo ritardo, questi può ricercare un altro trasportatore dopo un'attesa di due ore;
- se il trasportatore avvisa il mittente del suo ritardo, questi può ricercare immediatamente un altro trasportatore se il ritardo annunciato dal trasportatore è pari o supera le due ore e rischia di produrre un grave danno.

In assenza di appuntamento orario il mittente può ricercare un altro trasportatore dopo un ragionevole tempo di attesa se il ritardo rischia di produrre grave danno.

13. Tempi per il trasporto

Il tempo per il trasporto è di un giorno per ogni frazione indivisibile di 400 km. Esso decorre dalle ore 0 del giorno successivo a quello del ritiro della partita. I giorni non lavorativi non sono compresi nel calcolo dei tempi: a tali tempi si aggiungono quelli necessari per l'espletamento delle formalità amministrative obbligatorie e delle operazioni accessorie richieste dal mittente.

Quando la fine del trasporto cade tra le ore 18 e le ore 8, la partita deve essere messa a disposizione del destinatario all'apertura del suo impianto o, al più tardi, alle ore 8 del primo giorno lavorativo che segua alla scadenza del tempo di viaggio.

14. Impedimento al trasporto

Se il trasporto è impedito o interrotto temporaneamente ovvero se, per un qualsiasi motivo, l'esecuzione del trasporto è o diventa impossibile, il trasportatore è tenuto a richiedere istruzioni al mittente. Se non ha potuto ottenere in tempo utile tali istruzioni, il trasportatore assume le decisioni che gli paiono migliori nell'interesse del mittente per la conservazione della merce o per il suo inoltro per altre strade o con altre modalità. Salvo il caso in cui l'impedimento o l'interruzione sia imputabile al trasportatore, il mittente rimborsa al trasportatore le spese giustificate conseguenti alle istruzioni fornite ovvero alle decisioni assunte in applicazione del comma precedente. Queste spese sono fatturate separatamente, secondo le disposizioni del successivo articolo 16.

15. Impedimenti alla consegna

1. Esiste impedimento alla consegna ogniqualvolta la partita giunta nel luogo della consegna prevista non può essere consegnata al destinatario. E' parimenti considerato impedimento alla consegna ogni sosta del veicolo presso il destinatario superiore a 24 ore calcolate a partire dalla messa a disposizione.
2. L'impedimento alla consegna è segnalato con un avviso di sofferenza indirizzato dal trasportatore al mittente entro 24 ore dalla constatazione dell'impedimento.

3. La merce relativa all'avviso di sofferenza resta a disposizione del destinatario fino al ricevimento di nuove istruzioni da parte del mittente. In assenza di queste, il trasportatore può scaricare la merce per conto dello speditore. In questo caso, il trasportatore assume la custodia della merce o la affida ad un deposito pubblico o, in mancanza, ad un terzo di cui egli è garante. Le spese così incontrate sono a carico del mittente, salvo che siano conseguenza di colpa del trasportatore. Inoltre, il trasportatore riceve dal mittente un supplemento di corrispettivo per la sosta del veicolo e per le operazioni delle movimentazioni compiute, fatturate separatamente secondo le disposizioni del successivo articolo 16.

16. Corrispettivi del trasportatore - Prezzi del trasporto e delle prestazioni accessorie

1. Il prezzo del trasporto propriamente detto è calcolato tenendo conto anzitutto del peso e del volume della merce, della sua natura, della distanza del trasporto e del tipo di veicolo utilizzato.
2. Ogni cambio di percorso richiesto dal mittente o imposto da circostanze alle quali il trasportatore è estraneo impone un aggiornamento del prezzo.
3. Le prestazioni accessorie o supplementari sono remunerate in aggiunta e sono oggetto di una separata fatturazione. Rientrano tra tali prestazioni:
 - le operazioni di incasso
 - le spese di sosta del veicolo
 - le spese di carico o scarico
 - le spese anticipate
 - le consegne contro pagamento
 - il magazzinaggio
 - la ulteriore presentazione a domicilio
 - la dichiarazione di valore
 - la dichiarazione di interesse alla riconsegna
 - la pulizia, il lavaggio, la disinfezione del veicolo in caso di partite sporchevoli alla rinfusa o con imballi non a tenuta
 - le operazioni di pesatura richieste dal mittente.
4. Il prezzo totale copre i costi dell'insieme delle prestazioni fornite dal trasportatore, alle quali si aggiungono i diritti del bollo trasporti ed un ricarico delle spese fisse legate agli impianti ed alla gestione del contratto di trasporto. Tutti i prezzi sono calcolati al netto di imposte.

17. Modalità di pagamento

Il pagamento del prezzo di trasporto e delle prestazioni supplementari o accessorie avviene al ritiro (porto franco) o alla consegna (porto assegnato) dietro presentazione della fattura o di un documento equipollente. Se il pagamento non avviene al momento del ritiro o della consegna, esso è effettuabile al ricevimento della fattura del trasportatore. Il mittente è garante del saldo. Ogni ritardo del pagamento comporta il versamento di interessi ai tassi legali, senza pregiudizio della riparazione, secondo le condizioni del diritto comune, di ogni altro danno risultante da questo ritardo.

18. Contrassegno

1. Il contrassegno è la somma messa a carico della merce da parte dello speditore. La stipula di un contrassegno obbliga il trasportatore a non consegnare la merce che in cambio del pagamento della somma corrispondente e a spedire questa somma entro otto giorni lavorativi al mittente o alla persona designata da questo. Il trasportatore non è obbligato salvo che il contrassegno figuri su un documento previsto dal contratto di trasporto.

2. Il trasportatore incassa sia assegni ordinari all'ordine dello speditore o di altre persone indicate dal mittente, sia contanti quando la legge lo consente. Tuttavia, anche in questo ultimo caso, il trasportatore non può rifiutare un assegno senza valido motivo.
3. La stipula di un contrassegno non modifica le regole di indennizzo per perdita o avaria definite nel successivo articolo 19.
4. La prescrizione delle azioni relative al contrassegno è di un anno dalla data di consegna.

19. Indennizzo delle perdite e avarie. Dichiarazione del valore

1. Il trasportatore è tenuto a versare un indennizzo a riparazione di tutti i danni, di cui egli è legalmente responsabile, risultanti dalla perdita o avaria delle merci.
2. L'indennizzo non può eccedere ottanta franchi per chilogrammo di peso lordo di merce mancante o danneggiato né una somma per partita superiore al prodotto del peso lordo della partita in tonnellate per dodicimila franchi.
3. Il mittente può fare una dichiarazione di valore che ha per effetto la sostituzione dell'ammontare dichiarato ai limiti di indennizzo fissati nel precedente comma.

20. Indennizzo per ritardo alla consegna

1. In caso di danno documentato a causa di un ritardo alla consegna per fatto del trasportatore, questi è tenuto a versare un indennizzo che non può superare il prezzo del trasporto.
2. Il mittente ha facoltà di fare una dichiarazione di interesse speciale alla consegna che ha come effetto di sostituire l'ammontare di detta dichiarazione al limite di indennizzo fissato nel comma precedente.
3. Senza pregiudizio dell'indennizzo previsto nei due casi precedenti, le perdite o avarie alla merce a causa di un ritardo sono indennizzate secondo le disposizioni del precedente articolo 19.

21. Rispetto dei tempi di guida, di riposo e di lavoro dei conducenti

Secondo le disposizioni dell'articolo 9 della legge 82-1153:

- il trasportatore non deve, se necessario, effettuare le operazioni di trasporto in condizioni incompatibili con la regolamentazione delle condizioni di lavoro e di sicurezza;
- la responsabilità del mittente, come definito all'articolo 2.2, del destinatario o del mittente di fatto, è invocata per le infrazioni a detta regolamentazione che sono a loro imputabili.

22. Regole particolari

In caso di trasporto di merci sottoposte a regolamentazioni amministrative particolari quali quelle dei monopoli delle dogane, della polizia, del trasporto di materie pericolose, delle regole sanitarie, etc., ciascuna delle parti del contratto di trasporto è tenuta a conformarsi agli obblighi di tali regolamentazioni che le competono. In particolare, per evitare ritardi o impedimenti nel trasporto, il mittente è tenuto a fornire al trasportatore ogni istruzione o documento necessario.

Ciascuna delle parti è soggetta alle conseguenze delle infrazioni che le sono imputabili.

**DECRETO N. 90-207 DEL 5 MARZO 1990
CONTRATTO TIPO PER IL TRASPORTO DI VEICOLI SU STRADA**

ALLEGATO AL DECRETO

1. Oggetto e campo di applicazione del contratto

Il presente contratto ha per oggetto il trasporto nazionale su strada di autoveicoli - caricati su veicoli di trasporto - qualunque ne sia il numero per spedizione, dietro pagamento di un prezzo che deve assicurare una giusta remunerazione del servizio reso, conformemente alle disposizioni della legge 82-1153 del 30.12.82 ed in special modo dei suoi articoli 6, 8, 9, 32.

Questo contratto non si applica alle operazioni di traino e regola i rapporti fra l'utente ed il trasportatore in conto terzi su strada indipendentemente dalla tecnica di trasporto utilizzata.

Esso si applica di diritto, in mancanza di una convenzione scritta che definisca i rapporti fra le parti, alle materie menzionate all'art. 8-II della legge 82.1153 del 30.12.82.

In caso di accordi intercorsi fra un utente ed un trasportatore che siano stati oggetto di un contratto scritto generale, concluso in conformità alle disposizioni dell'art. 8-II della legge n. 82.1153 del 30.12.82, il trasporto si presume eseguito alle condizioni di detto contratto.

2. Definizioni

2.1 Spedizione

La spedizione è la quantità di veicoli messa a disposizione del trasportatore, nello stesso momento, il cui trasporto è richiesto da un solo mittente per uno stesso destinatario da un unico luogo di carico ad un unico luogo di scarico ed oggetto di uno stesso contratto di trasporto.

Differenti luoghi di carico o di scarico situati nella cinta di uno stesso stabilimento industriale o commerciale o di uno stesso cantiere sono considerati come luogo unico di carico e scarico.

2.2. Cliente

Si intende per cliente la parte (spedizioniere, mittente o altro) che conclude il contratto di trasporto con il trasportatore.

2.3. Veicolo

Per veicolo si intende qualsiasi oggetto mobile munito di ruote, con o senza motore, provvisto dei propri accessori di serie, qualsiasi sia la sua forma ed il volume.

2.4. Giorni non lavorativi

Si intendono per giorni non lavorativi le domeniche e le feste legali oltre ai giorni di divieto di circolazione imposti dalle autorità. Tuttavia, i giorni di chiusura dello stabilimento dove si deve effettuare la presa o la consegna degli autoveicoli sono considerati non lavorativi se il trasportatore ne è stato informato dal cliente al momento della stipula del contratto di trasporto.

2.5. Distanza - Percorso

La distanza del trasporto corrisponde al percorso più diretto tenuto conto dei limiti di sicurezza e delle infrastrutture stradali, delle caratteristiche dei veicoli utilizzati per il trasporto e della tipologia dei veicoli trasportati.

2.6. Appuntamento

Si intende per appuntamento il fissare, di comune accordo fra trasportatore e cliente, un giorno preciso per la messa a disposizione del veicolo di trasporto sul luogo di carico o scarico.

3. Documenti di trasporto

- 3.1. Il cliente deve fornire al trasportatore, al più tardi il giorno prima del carico, le seguenti indicazioni:
 - nome ed indirizzo di chi spedisce e del destinatario;
 - luoghi, date e ore di carico e scarico;
 - genere, tipo, nome od eventuali dimensioni dei veicoli da trasportare;
 - modalità di pagamento: porto pagato o porto dovuto;
 - ogni altra modalità di esecuzione del contratto di trasporto (tempi di consegna - dichiarazione di valore - rimborsi, etc.).
- 3.2. Il cliente deve informare inoltre il trasportatore sulle caratteristiche non visibili dei veicoli che possono incidere negativamente sul buon esito del trasporto.
- 3.3. Con queste indicazioni, date per scritto o in altro modo che ne permetta la memorizzazione, viene compilato un documento di trasporto che materializza l'accordo fra le parti e di cui un esemplare viene dato al destinatario che ne abbia fatto domanda al cliente.
- 3.4. Il cliente è responsabile, nei confronti del trasportatore, per le conseguenze di una falsa dichiarazione sulle caratteristiche delle spedizioni o della mancanza di dichiarazione, al fine di nascondere il carattere pericoloso o fraudolento dei veicoli trasportati.

4. Modifica al contratto di trasporto

Il cliente ha il diritto di disporre dei veicoli fino al momento in cui il destinatario farà valere i suoi diritti. In questo senso, qualsiasi nuova istruzione del cliente che abbia per oggetto la modifica delle condizioni iniziali di esecuzione del trasporto deve essere data o confermata immediatamente per scritto od in altro modo che ne permetta la memorizzazione. Il trasportatore non è obbligato ad accettare le nuove disposizioni se queste gli impediscono di rispettare gli impegni di trasporto presi precedentemente o se lo obbligano a uscire dalla zona di attività corrispondente a quella in cui il veicolo è autorizzato a svolgere i trasporti. Il trasportatore deve, in tal caso, avvisare immediatamente il cliente.

Quando le istruzioni comportano un fermo del veicolo di trasporto, il trasportatore riceve un'aggiunta di remunerazione per le spese di fermo, da fatturare separatamente come risulta dall'art. 15. Ogni modifica al contratto comporta un ritocco del prezzo inizialmente concordato.

5. Materiale di trasporto

Il trasportatore si impegna ad effettuare il trasporto utilizzando materiale in buono stato e adatto al trasporto di veicoli nonché all'accesso ai posti di carico e scarico come stabilirà il cliente.

6. Condizioni di trasporto

I veicoli viaggiano senza imballaggio. Questa assenza di imballo non può essere causa d'esonerazione di responsabilità del trasportatore durante lo svolgimento del servizio.

Il fatto che il trasportatore non abbia avanzato riserve al momento della presa in consegna della spedizione non gli impedisce di invocare successivamente difetti sui veicoli che preesistevano a detta presa in consegna.

7. Carico - Posizionamento - Scarico - Esecuzione materiale e responsabilità

Le operazioni di carico, sollevamento e posizionamento dei veicoli spettano al trasportatore, che se ne assume la responsabilità. Il cliente mette a disposizione del trasportatore i veicoli da trasportare, nel luogo destinato al carico, al più tardi dopo mezz'ora dalla messa a disposizione del veicolo di trasporto notificata dall'autista allo stabilimento di carico. Le soste supplementari danno luogo a rimborso fatturato a parte come disposto all'articolo 15.

Prima del carico dei veicoli, alle condizioni descritte, si procede a un contraddittorio fra cliente e trasportatore in riferimento alla conformità dei veicoli ai documenti di trasporto, al loro buon stato apparente ed alla presenza degli accessori di serie od optional descritti sulla bolla di consegna.

Lo scarico è effettuato dal trasportatore, che se ne assume la responsabilità, nel luogo indicato dal destinatario che sia accessibile ai veicoli di trasporto e che permetta di svolgere questa operazione in condizioni normali di sicurezza per il personale, per i terzi e per i veicoli trasportati. Il trasportatore deve poter iniziare le operazioni di scarico entro la mezz'ora seguente la messa a disposizione del veicolo di trasporto, notificata dall'autista al destinatario. Le attese supplementari danno luogo a rimborso fatturato separatamente secondo le disposizioni dell'articolo 15.

Il contraddittorio di consegna dei veicoli trasportati avviene alla fine dello scarico e non deve superare la durata di mezz'ora. Tutti i reclami per perdita o avaria apparente non segnalati con questa operazione sono inaccettabili. Nel caso in cui il carico o lo scarico non possano essere effettuati che sulla pubblica via, il cliente od il destinatario deve adottare tutti i provvedimenti che consentono, senza compromettere la sicurezza pubblica, di assicurare la sicurezza del personale, dei terzi e dei veicoli e deve fornire i mezzi sufficienti in personale e attrezzature.

8. Condizioni di accesso ai luoghi di carico e scarico

L'autista deve rispettare le regole interne di sicurezza e di servizio degli stabilimenti, depositi o cantieri del cliente e dei fornitori o clienti dello stesso, regole che gli devono essere comunicate.

9. Operazioni di peso

Se una delle parti del contratto richiede la pesatura della spedizione, questa operazione deve essere effettuata in una sola volta sul luogo di carico o di scarico. Se è necessario lo spostamento del veicolo di trasporto, il costo relativo così come quello dell'operazione di pesatura sarà sostenuto dal richiedente.

10. Mancanza totale o parziale del cliente nella consegna della spedizione

Il cliente è responsabile, salvo casi di forza maggiore:

- della mancata consegna della spedizione dopo la messa a disposizione del veicolo di trasporto da parte del trasportatore. In tal caso, la penale da versare al trasportatore è pari a un terzo del prezzo convenuto per il trasporto salvo offerta per un'altra spedizione simile immediatamente disponibile;
- della consegna parziale della spedizione. In tal caso la penale da versare al trasportatore pari alla metà del prezzo previsto per il trasporto della parte mancante salvo offerta per un'altra spedizione simile immediatamente disponibile.

11. Mancanze del trasportatore al carico

Se il trasportatore non rispetta l'appuntamento, così come definito dall'art. 2-6, il cliente dopo 18 ore può incaricare un altro trasportatore.

12. Tempo di trasporto

Il tempo di trasporto è di un giorno per ogni frazione indivisibile di 400 km e parte dalle ore zero del giorno seguente la presa in consegna della spedizione. I giorni non lavorativi non sono compresi nel calcolo di questo tempo al quale si aggiunge il tempo necessario allo svolgimento delle formalità amministrative obbligatorie e delle operazioni complementari richieste dal cliente.

Quando la fine del tempo di trasporto cade fra le ore 18 e le ore 8 la spedizione deve essere messa a disposizione del destinatario all'apertura dello stabilimento o, al massimo, alle ore 8 del primo giorno lavorativo che segue.

13. Impedimenti al trasporto

Se il trasporto è impedito o interrotto temporaneamente ovvero se per un qualsiasi motivo diventa impossibile effettuare il trasporto, il trasportatore deve richiedere istruzioni al cliente. Se il trasportatore non ha potuto avere in tempo utile tali istruzioni, deve prendere le decisioni che gli sembrano migliori nell'interesse del cliente per la conservazione dei veicoli.

Se l'interruzione non è imputabile al trasportatore, il cliente rimborsa a questi le spese giustificate relative alle istruzioni date o alle decisioni adottate secondo il comma precedente. Queste spese sono fatturate separatamente come previsto all'art. 15.

14. Impedimento alla consegna

Vi è impedimento alla consegna quando la spedizione, arrivata sul luogo di consegna previsto, non può essere consegnata al destinatario. E' considerato impedimento alla consegna anche ogni fermo del veicolo di trasporto, presso il destinatario, per più di 4 ore a partire dalla presentazione allo scarico.

In caso di impedimento alla consegna, il trasportatore deve immediatamente chiedere istruzioni all'utente. Nel caso in cui il trasportatore non abbia potuto ricevere tali istruzioni in tempo utile deve prendere le decisioni più consoni all'interesse del cliente per la conservazione degli autoveicoli.

Il cliente rimborsa al trasportatore le spese giustificate a seguito delle istruzioni date o delle decisioni prese dal trasportatore.

15. Remunerazione del trasportatore

Prezzo del trasporto e delle prestazioni ausiliarie

Il prezzo del trasporto propriamente detto è calcolato sulla base del genere, tipo, numero di veicoli trasportati e delle distanze. Ogni variazione di itinerario richiesto dal cliente o imposto da circostanze estranee alla volontà del trasportatore, comporta una revisione del prezzo.

Le prestazioni supplementari o accessorie sono remunerate in più e sono oggetto di una fatturazione distinta. Fanno parte di queste prestazioni:

- operazioni d'incasso
- spese di fermo del mezzo di trasporto
- spese anticipate per conto del cliente
- consegna dietro pagamento
- spostamenti del carico
- nuova presentazione a domicilio
- dichiarazione di valore
- dichiarazione di interesse alla consegna
- operazioni di peso richieste in applicazione dell'articolo 9 del cliente.

Il prezzo totale comprende il costo dell'insieme di servizi del trasportatore ai quali si aggiungono l'imposta di bollo ed una quota di spese fisse connesse alla stesura ed alla gestione del contratto di trasporto.

Tutti i prezzi sono calcolati al netto delle tasse.

17. Contrassegno

Il contrassegno è la somma indicata da chi spedisce per ogni autoveicolo trasportato. Quando per contratto è previsto un contrassegno, il trasportatore è obbligato a non consegnare i veicoli se non dopo il pagamento della somma corrispondente e ad inviare questa somma, entro otto giorni lavorativi, al cliente o a chi designato dal cliente.

Il trasportatore è impegnato solo quando questa somma figura su un documento allegato al contratto di trasporto. Il trasportatore può incassare il contrassegno sia con un assegno all'ordine di chi spedisce o di un terzo indicato dal cliente, sia in contanti, quando la legge lo consente. Tuttavia, anche in quest'ultimo caso, il trasportatore non può rifiutare un assegno se non con valido motivo.

La stipula della clausola del contrassegno non modifica le regole d'indennizzo per perdite o avarie come stabilito all'articolo 18. La prescrizione relativa al contrassegno è di un anno dalla consegna.

18. Indennizzo per perdite e avarie.

Dichiarazione di valore

Il trasportatore deve versare un risarcimento per ogni danno, di cui sia legalmente responsabile, derivante da perdita o da avaria del o dei veicoli che fanno parte della spedizione.

Questo indennizzo non può superare:

- per quanto riguarda il danno materiale, compreso l'eventuale deprezzamento, arrecato agli autoveicoli:
- per un veicolo nuovo o non ancora quotato nel bollettino dell'usato, il valore di sostituzione, escluse le tasse, pari al prezzo del costruttore in vigore alla data del sinistro, dedotto il valore di vendita del relitto;
- per un veicolo usato quotato nel bollettino dell'usato, il valore alla data del sinistro, rilevato dall'ultimo numero di tale bollettino, dedotto il valore di vendita del relitto;
- per un veicolo il cui valore non è più compreso nelle quotazioni precedenti, la somma di 5.000 franchi;
- per quanto riguarda tutti gli altri danni, la cifra di 3.000 franchi per veicolo perso o danneggiato.

Il cliente può fare una dichiarazione di valore che ha come effetto la sostituzione delle somme indicate in tale dichiarazione ai limiti di risarcimento indicati al comma precedente.

Il trasportatore si obbliga ad assicurare la sua responsabilità nel limite dei valori stabiliti ai commi precedenti. Su richiesta del cliente deve dimostrare la sottoscrizione di tale contratto.

19. Indennizzo per tardata consegna

In caso di danno dimostrato, a causa di un ritardo nella consegna per colpa del trasportatore, questi è tenuto a pagare un indennizzo che non può superare il prezzo del trasporto.

L'utente può fare una dichiarazione d'interesse speciale alla consegna che ha per effetto la sostituzione della somma indicata in tale dichiarazione all'indennità di cui al comma precedente.

Senza pregiudizio per le indennità di cui ai commi precedenti, le perdite o i danni ai veicoli risultanti da un ritardo sono rimborsati in conformità all'articolo 18.

20. Rispetto dei tempi di guida, di riposo e di lavoro degli autisti

In base alle disposizioni dell'art. 9 della legge 82-1153 del 30 dicembre 1982 il trasportatore non deve mai eseguire le operazioni di trasporto in condizioni incompatibili con le norme sul lavoro e sulla sicurezza.

E' coinvolta la responsabilità del cliente - come definito all'art. 2.2 del presente contratto - del destinatario o di chi abbia dato ordini, di fatto, per il mancato rispetto di detta regolamentazione, qualora il mancato rispetto sia imputabile ad essi.

21. Norme particolari

In caso di trasporto di merci sottoposte ad una regolamentazione amministrativa particolare, come monopolio, dogana, polizia, etc., ciascuna delle parti contraenti è obbligata o conformarsi agli obblighi di queste norme, per quanto li riguarda. In particolare, per evitare qualsiasi ritardo o impedimento al trasporto, il cliente è obbligato a fornire al trasportatore tutte le istruzioni e le documentazioni necessarie.

Ciascuna della parti sopporta le conseguenze delle mancanze che le sono imputabili.

DECRETO DEL 4 MAGGIO 1988

CONTRATTO TIPO PER IL TRASPORTO TERRESTRE DI MERCE APPLICABILE A PARTITE INFERIORI A TRE TONNELLATE DI PESO (COLLETTAME) PER LE QUALI NON ESISTA UN CONTRATTO TIPO SPECIFICO.

ALLEGATO AL DECRETO

CONTRATTO TIPO

1. Oggetto e ambito d'applicazione del contratto

1. Il presente contratto ha per oggetto il trasporto nazionale di partite inferiori a tre tonnellate eseguito per via terrestre da un trasportatore pubblico per il quale non esista un contratto tipo specifico, dietro corrispettivo che assicuri una giusta remunerazione del servizio reso, conformemente alle disposizioni della legge 82-1153 (LOTI), in particolare dei suoi articoli 6, 8, 9 e 32, e alle disposizioni per la sua applicazione.
2. Quale che sia la tecnica di trasporto utilizzata il contratto regola i rapporti tra mittente e trasportatore o trasportatori che intervengano successivamente nel trasporto, nonché i rapporti tra loro dei suddetti trasportatori successivi.
3. Il contratto si applica, con pieno diritto, in mancanza di accordi scritti che definiscano i rapporti tra le parti sulle materie indicate al comma dell'articolo 8 della legge 82-1153.
4. In caso di rapporti continuativi tra un mittente e un trasportatore, oggetto di un accordo generale scritto e concluso conformemente alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 8 della legge 82-1153, ogni singolo trasporto si presume eseguito alle condizioni dell'accordo suddetto.

2. Definizioni

2.1 Partita

1. La partita è la quantità di merce, imballaggio e supporto di carico compresi, messa nello stesso momento a disposizione di un trasportatore e il cui trasporto è richiesto da uno stesso mittente per uno stesso destinatario, da un unico luogo di carico ad un unico luogo di scarico, oggetto di uno stesso contratto di trasporto.
2. Diversi luoghi di carico o di scarico situati all'interno di uno stesso insediamento industriale o commerciale o di uno stesso cantiere sono considerati come costitutivi di un unico luogo di carico o di scarico.

2.2 Mittente

Si intende per mittente la parte (speditore, spedizioniere od altro) che conclude il contratto di trasporto con il trasportatore.

2.3 Colli

Per collo s'intende un oggetto od un insieme composto da più oggetti, qualsiasi siano le sue dimensioni e il suo volume, che costituisce un carico unitario all'atto della consegna al trasportatore anche se il contenuto è dettagliato nei documenti di trasporto (ad esempio: cartoni, casse, contenitori, palette, etc.).

2.4. Giorni non lavorativi

Si intendono per giorni non lavorativi le domeniche ed i giorni festivi legali, oltre ai giorni di divieto della circolazione imposti dalle autorità pubbliche competenti. I giorni di chiusura degli stabilimenti nei quali si deve effettuare il carico o lo scarico delle merci sono considerati non lavorativi qualora il trasportatore ne sia avvisato dal mittente all'atto della conclusione del contratto.

2.5. Distanze - Percorsi

La distanza del trasporto corrisponde al percorso più diretto, tenuto conto delle esigenze della sicurezza e delle infrastrutture stradali, delle caratteristiche del veicolo e della natura della merce trasportata.

2.6. Appuntamento

Si intende per appuntamento la definizione, di comune accordo tra il mittente e il trasportatore, di un giorno e di un'ora precisa per la messa a disposizione del veicolo sul luogo di carico o di scarico.

3. Documento di trasporto

1. Il mittente deve fornire al trasportatore, al più tardi all'atto del carico della merce, le seguenti indicazioni:
 - nome e indirizzo dello speditore e del destinatario;
 - luogo, data ed eventuale ora di carico e di scarico;
 - natura della merce, peso lordo della partita e numero dei colli;
 - se del caso, volume e dimensione della merce;
 - modalità di pagamento: porto assegnato o porto franco;
 - numero delle palette e di altri supporti di carico;
 - ogni altra modalità di esecuzione del contratto, tempi di consegna, dichiarazione di valore, risarcimenti, etc.
2. Il mittente inoltre informa il trasportatore su caratteristiche non evidenti della merce che possano incidere sulla buona esecuzione del trasporto, nonché sulle eventuali regolamentazioni amministrative citate al successivo articolo 17.
3. Sulla base di tali indicazioni, fornite per iscritto o in qualsiasi altro modo che ne consenta la memorizzazione, si compila un documento di trasporto che materializza l'accordo; una copia compete al destinatario ed al mittente se quest'ultimo la richiede. Il mittente sopporta nei confronti del trasportatore le conseguenze di un'errata dichiarazione sulle caratteristiche della partita o della mancanza di comunicazioni che abbiano la conseguenza, tra l'altro, di nascondere il carattere pericoloso o fraudolento delle merci trasportate.

4. Modifiche del contratto

1. Il mittente ha diritto di disporre della merce fino al momento in cui il destinatario fa valere i suoi diritti.
2. Ogni nuova istruzione del mittente che abbia per oggetto la variazione delle condizioni iniziali di esecuzione del trasporto deve essere data o confermata immediatamente, per scritto o con qualsiasi altro mezzo che ne consenta la memorizzazione.
3. Il trasportatore non è tenuto ad accettare queste nuove istruzioni se esse sono di natura tale da impedire di soddisfare gli impegni di trasporto assunti anteriormente o se le stesse lo obbligano a uscire dall'ambito di attività corrispondenti al titolo autorizzativo del veicolo. Deve darne, però, immediata comunicazione al mittente.
4. Se le istruzioni producono una sosta del veicolo, il trasportatore deve percepire un supplemento di corrispettivo per le spese di immobilizzazione, fatturate separatamente secondo le disposizioni dell'articolo 16 che segue.
5. Ogni variazione del contratto provoca una revisione della tariffa inizialmente concordata.

5. Confezione, imballaggio ed etichettatura delle merci

1. Quando la natura delle merci lo richiede, esse devono essere confezionate, imballate, etichettate in modo da sopportare un trasporto eseguito in condizioni normali e in modo da non costituire pericolo per il personale di guida o di movimentazione per le altre merci trasportate, per il veicolo o per i terzi.
2. Ogni collo deve essere etichettato per consentire l'identificazione certa del mittente, del destinatario e del luogo di consegna.
3. Il mittente risponde di ogni conseguenza prodotta dalla mancanza, dall'insufficienza o da difetti del confezionamento, dell'imballaggio o dell'etichettatura. Il fatto che il trasportatore non abbia formulato riserve in proposito all'atto della presa in carico della merce non gli impedisce di contestarne successivamente l'assenza, l'insufficienza, o la difettosità.
4. I supporti di carico (palette, roll, etc.) utilizzati per il trasporto sono parte integrante della partita. Essi non producono per il trasportatore deposito né locazione, né deduzione alcuna sulle tariffe di trasporto. Nel-l'ambito del contratto, il trasportatore non effettua scambi, né fornisce o noleggia supporti di carico. Il trasporto per la resa dei supporti di carico vuoti è oggetto di un distinto contratto di trasporto.

6. Presa in carico delle partite - Consegne

6.1. Presa e carico

1. La presa in carico della partita a cura del trasportatore si effettua nei tempi e luoghi seguenti:
 - a) per gli impianti industriali e commerciali, entro i loro cancelli, dopo che i colli sono stati messi dal mittente a filo del veicolo;
 - b) per i negozi, alla soglia del magazzino;
 - c) per i privati, alla soglia dell'abitazione;
 - d) nelle sedi dei trasportatori, dopo la consegna da parte dello speditore nel luogo normalmente destinato al ricevimento dei collia condizione che il luogo indicato dal mittente, nei casi delle lettere a), b) e c), sia accessibile senza difficoltà né rischi particolari per un veicolo da raccolta di normali caratteristiche.
2. Ogni movimentazione della partita eseguito dal trasportatore al di qua dei luoghi sopra indicati si ritiene eseguita per conto del mittente e sotto la responsabilità del trasportatore stesso.
3. Le operazioni di carico e di stivaggio della partita sono eseguite dal trasportatore, sotto responsabilità dello stesso. Ogni incaricato del mittente che prenda parte a dette operazioni agisce per conto del trasportatore e sotto la responsabilità dello stesso.

6.2. Scarico e consegna

1. La consegna della partita viene effettuata dal trasportatore nel luogo indicato dal mittente a condizione che lo stesso sia accessibile senza difficoltà e senza rischi particolari per un veicolo da distribuzione di normali caratteristiche.
In caso di inaccessibilità, la partita è messa in deposito e tenuta a disposizione del destinatario, che viene avvisato secondo quanto disposto nel successivo articolo 10.
2. Momento e luogo della consegna che pongono fine agli obblighi contrattuali del trasportatore sono:
 - a) per gli impianti industriali e commerciali, entro i loro cancelli, dopo scarico della partita a filo del veicolo;
 - b) per i negozi, alla soglia del magazzino;
 - c) per i privati, alla soglia dell'abitazione;
 - d) nelle sedi dei trasportatori, quando la partita è consegnata nel luogo normalmente destinato alla distribuzione dei colli.
2. Le operazioni di scarico sono eseguite dal trasportatore e sotto la sua responsabilità. Ogni incaricato del destinatario che prenda parte a dette operazioni agisce per conto del trasportatore e sotto responsabilità dello stesso.
3. Ogni movimentazione ulteriore della partita a cura del trasportatore al di là del luogo sopra indicato è eseguita per conto del destinatario e sotto responsabilità dello stesso.
4. La consegna viene effettuata alla persona indicata come destinatario sul documento di trasporto ovvero a un suo mandatario debitamente accreditato; la firma di questa persona sul documento di trasporto è abbinata, secondo i casi, al suo nome o ad un timbro dell'azienda.

6.3. Attesa del veicolo

1. Il trasportatore deve essere messo in grado di iniziare il carico o lo scarico del veicolo dal momento del suo arrivo, notificato dal conducente allo spediteore o al destinatario, o al massimo entro trenta minuti.
2. Nel caso in cui tale tempo sia superato, il trasportatore riceve dal mittente o dal destinatario, secondo i casi, un supplemento di remunerazione per le spese di sosta del veicolo, da fatturare separatamente secondo le disposizioni dell'articolo 21 che segue.

7. Mancata consegna della partita

1. Il mittente è responsabile, salvo casi di forza maggiore, della mancata consegna della partita all'atto della messa a disposizione del veicolo da parte del trasportatore.
2. In questo caso, l'indennità da versare al trasportatore è pari al 10% del prezzo previsto del trasporto.

8. Mancata presa da parte del trasportatore

1. Il trasportatore, in caso di ritardo previsto o prevedibile alla presa della partita, deve avvertire il mittente.
2. Salvo casi di forza maggiore, in caso di ritardo superiore a 24 ore, giorni non lavorativi esclusi, l'indennità dovuta dal trasportatore al mittente è pari al 10% del prezzo previsto del trasporto, ed inoltre il mittente ha il diritto di rivolgersi ad un altro trasportatore.

9. Termini di consegna

1. Il termine di consegna comprende il tempo per il trasporto e il tempo per la consegna.
2. Il tempo per il trasporto decorre dalle ore zero del giorno che segue a quello della presa della partita o della sua consegna presso la sede del trasportatore.
Detto tempo è di un giorno, cui se ne aggiunge un altro ogni frazione indivisibile di 400 km. Il sabato ed i giorni non lavorativi non sono compresi nel calcolo.
3. Il tempo di consegna è pari a:
 - un giorno per la città con 10.000 o più abitanti ovvero per consegna nella sottoprefettura
 - due giorni per tutte le altre località.
4. I giorni non lavorativi non sono compresi nel calcolo per i tempi di consegna.

10. Modalità di consegna - Impedimenti alla consegna

1. Se è prevista una consegna a domicilio, è necessario l'invio di un avviso di passaggio datato che attesti la presentazione della partita, nei casi in cui:
 - il destinatario è assente
 - il luogo di consegna è inaccessibile
 - la sosta del veicolo presso il destinatario è superiore al tempo di attesa definito nel precedente articolo 6.3.
2. L'avviso di passaggio indica il luogo in cui la partita può essere ritirata entro tre giorni lavorativi nonché la possibilità di una nuova consegna a domicilio da fatturare separatamente secondo le disposizioni dell'articolo 11 che segue.
3. Quando la consegna è prevista presso la sede del trasportatore, deve essere inviato un avviso di arrivo, al destinatario, che dispone di cinque giorni lavorativi dopo la spedizione dell'avviso per ritirare la partita.
4. Alla fine di tali periodi ovvero nel caso in cui il destinatario respinga la partita, si prende atto dell'esistenza di un impedimento alla consegna e il trasportatore, entro un periodo di cinque giorni lavorativi, invia un avviso di sofferenza al mittente.
5. Il deposito delle partite in sofferenza, a far data dalla spedizione dell'avviso di sofferenza, viene fatturato separatamente secondo le disposizioni dell'articolo 11 che segue.

11. Corrispettivi del trasportatore - Prezzi del trasporto e delle prestazioni accessorie

1. Il prezzo del trasporto propriamente detto è calcolato tenendo conto anzitutto del peso e del volume della merce, della sua natura, della distanza del trasporto e della relazione di traffico e di obblighi particolari per la circolazione. Il prezzo è rivisto quando le circostanze, per le quali il trasportatore non è responsabile, impongono nel corso del trasporto modalità esecutive nuove che producono costi supplementari.
2. Le prestazioni accessorie o supplementari sono remunerate in aggiunta e sono oggetto di una separata fatturazione. Rientrano tra tali prestazioni:
 - le operazioni di incasso, in particolare se dilazionato
 - termini di consegna ridotti
 - le spese anticipate
 - le consegne contro pagamento
 - il magazzinaggio
 - la ulteriore presentazione a domicilio
 - la dichiarazione di valore
 - la dichiarazione di interesse alla riconsegna
 - i tempi di attesa
 - il mandato ad assicurare.
4. Il prezzo totale copre i costi dell'insieme delle prestazioni fornite dal trasportatore, alle quali si aggiungono i diritti del bollo trasporti ed un ricarico delle spese fisse legate agli impianti ed alla gestione del contratto di trasporto. Tutti i prezzi sono calcolati al netto di imposte.

12. Modalità di pagamento

Il pagamento del prezzo di trasporto e delle prestazioni supplementari o accessorie avviene al ritiro (porto franco) o alla consegna (porto assegnato) dietro presentazione della fattura o di un documento equipollente.

Se il pagamento non avviene al momento del ritiro o della consegna, esso è effettuabile al ricevimento della fattura del trasportatore. Il mittente è garante del saldo. Ogni ritardo del pagamento comporta il versamento di interessi ai tassi legali, senza pregiudizio della riparazione, secondo le condizioni del diritto comune, di ogni altro danno risultante da questo ritardo.

13. Contrassegno

1. Il contrassegno è la somma messa a carico della merce da parte dello speditore.

La stipula di un contrassegno obbliga il trasportatore a non consegnare la merce che in cambio del pagamento della somma corrispondente e a spedire questa somma entro dieci giorni lavorativi al mittente o alla persona designata da questo. Il trasportatore non è obbligato salvo che il contrassegno figuri su un documento previsto dal contratto di trasporto.

2. Il trasportatore incassa sia assegni ordinari all'ordine dello speditore o di altre persone indicate dal mittente, sia contanti quando la legge lo consente. Tuttavia, anche in questo ultimo caso, il trasportatore non può rifiutare un assegno senza valido motivo.

3. La stipula di un contrassegno non modifica le regole di indennizzo per perdita o avaria definite nel successivo articolo 14.

4. La prescrizione delle azioni relative al contrassegno è di un anno dalla data di consegna.

14. Indennizzo delle perdite e avarie. Dichiarazione del valore

1. Il trasportatore è tenuto a versare un indennizzo a riparazione di tutti i danni, di cui egli è legalmente responsabile, risultanti dalla perdita o avaria delle merci.
2. L'indennizzo non può eccedere centocinquanta franchi per chilogrammo di peso lordo di merce mancante o danneggiata per ciascuno degli oggetti compresi nella partita, senza superare 4.500 franchi per collo, incompleto o avariato, qualsiasi ne sia il peso, il volume, la dimensione, la natura o il valore.
3. Il mittente può fare una dichiarazione di valore che ha per effetto la sostituzione dell'ammontare dichiarato ai limiti di indennizzo fissati nel precedente comma.

15. Indennizzo per ritardo alla consegna

1. In caso di danno documentato a causa di un ritardo alla consegna per fatto del trasportatore, questi è tenuto a versare un indennizzo che non può superare il prezzo del trasporto.
2. Il mittente ha facoltà di fare una dichiarazione di interesse speciale alla consegna che ha come effetto di sostituire l'ammontare di detta dichiarazione al limite di indennizzo fissato nel comma precedente.
3. Senza pregiudizio dell'indennizzo previsto nei due casi precedenti, le perdite o avarie alla merce a causa di un ritardo sono indennizzate secondo le disposizioni del precedente articolo 14.

16. Rispetto dei tempi di guida, di riposo e di lavoro dei conducenti

Secondo le disposizioni dell'articolo 9 della legge 82-1153:

- il trasportatore non deve, se necessario, effettuare le operazioni di trasporto in condizioni incompatibili con la regolamentazione delle condizioni di lavoro e di sicurezza;
- la responsabilità del mittente, come definito all'articolo 2.2, del destinatario o del mittente di fatto, è invocata per le infrazioni a detta regolamentazione che sono a loro imputabili.

17. Regole particolari

In caso di trasporto di merci sottoposte a regolamentazioni amministrative particolari quali quelle dei monopoli delle dogane, della polizia, del trasporto di materie pericolose, delle regole sanitarie, etc., ciascuna delle parti del contratto di trasporto è tenuta a conformarsi agli obblighi di tali regolamentazioni che le competono. In particolare, per evitare ritardi o impedimenti nel trasporto, il mittente è tenuto a fornire al trasportatore ogni istruzione o documento necessario.

Ciascuna delle parti è soggetta alle conseguenze delle infrazioni che le sono imputabili.

DECRETO DEL 14 MARZO 1986
CONTRATTO TIPO PER LA LOCAZIONE DI VEICOLI INDUSTRIALI CON CONDUCENTE

ALLEGATO AL DECRETO

Articolo 1
Oggetto del contratto

1. Il locatore si impegna a mettere a disposizione esclusiva del locatario un veicolo con conducente di guida ed a fornire i mezzi ed i servizi necessari per la sua utilizzazione.
2. Questa messa a disposizione è consentita dalla legge 82-1153, in particolare dagli articoli 9, 33 e 34.
3. Il locatario utilizza il veicolo messo a sua disposizione per effettuare:
 - trasporti per proprio conto
 - trasporti di merce per conto di terzi.
4. Il presente contratto si applica di pieno diritto in mancanza di accordo scritto che definisca i rapporti tra le parti sulle materie indicate al primo comma dell'articolo 34 della legge 82-1153.

Articolo 2
Messa a disposizione del veicolo e del conducente

1. In mancanza di un altro luogo indicato dalle parti, la messa a disposizione iniziale del veicolo al locatario si effettua presso il deposito del locatore.
2. Il veicolo deve essere in buon ordine di marcia, di presentazione, di manutenzione e di pulizia, conforme alla richiesta del locatario e munito delle attrezzature e dei documenti prescritti dalle varie norme in vigore.
3. Il conducente messo a disposizione del locatario dal locatore deve rispondere a normali condizioni di esperienza, di prudenza e di temperanza. Deve possedere le attitudini professionali normalmente richieste per la guida del veicolo, per l'uso delle sue attrezzature e, se necessario, per la natura dei prodotti trasportati.
4. Il conducente deve conformarsi alle regolamentazioni interne di sicurezza e di conduzione degli stabilimenti e depositi o cantieri del locatario e dei fornitori o clienti dello stesso.
5. Le parti definiscono e sottoscrivono un documento di constatazione della messa a disposizione del veicolo nelle condizioni sopra previste. Il documento indica, nel caso sia necessario, il consenso del locatore a che il conducente prenda parte a tutte o a talune delle operazioni di trasporto come definito nell'articolo 6 che segue.

Articolo 3
Rottura o indisponibilità del veicolo

In caso di rottura o di indisponibilità del veicolo per qualsiasi causa, il locatore avvisa immediatamente il locatario e prende i provvedimenti necessari, nel miglior tempo, per rimettere il veicolo in servizio o per sostituirlo con un veicolo di caratteristiche uguali.

Articolo 4
Restituzione del veicolo - Danni al veicolo

Il locatario è tenuto a restituire il veicolo nel luogo ove esso è stato messo a sua disposizione e nello stato in cui lo ha ricevuto, salvo la normale usura. Egli risponde soltanto dei danni al veicolo risultanti da sua colpa provata.

Articolo 5 ***Operazioni di guida***

1. Il locatore assume la direzione e la responsabilità delle operazioni di guida.
2. Sono operazioni di guida:
 - la guida propriamente detta del veicolo
 - la protezione del veicolo contro i furti in condizioni normali di sorveglianza
 - la messa in opera e la sorveglianza delle eventuali attrezzature speciali (dispositivi per trasporto a temperatura controllata, flessibili, valvole, contatori ed altri equipaggiamenti delle cisterne, sponde caricatori, gru, etc.). Il conducente non deve procedere all'utilizzo delle attrezzature senza la preventiva autorizzazione del locatario o di un suo incaricato
 - la verifica, prima della partenza, del carico, del suo fissaggio e ancoraggio per la sicurezza della circolazione.
3. Il conducente dipendente è il preposto del locatore per l'esecuzione delle operazioni di guida.

Articolo 6 ***Operazioni di trasporto***

1. Il locatario assume la direzione e la responsabilità delle operazioni di trasporto.
2. Tutte le operazioni che non hanno le caratteristiche delle operazioni di guida, secondo quanto indicato nel precedente articolo 5, sono operazioni di trasporto.
3. La direzione delle operazioni di trasporto implica anzitutto che il locatario:
 - determina la natura e la quantità delle merci trasportate nei limiti della portata del veicolo
 - fissa gli itinerari, i punti di carico e di scarico ed i tempi di consegna
 - assicura o fa assicurare il carico, il rizzaggio e lo scarico
 - è sottoposto a tutti gli obblighi relativi al trasporto delle merci tramite il veicolo locato.
4. Quando il conducente prende parte a operazioni di trasporto, nelle condizioni previste al precedente articolo 2, egli agisce in qualità di preposto del locatario per conto e sotto la responsabilità esclusiva di questo.

Articolo 7 ***Danni alle merci trasportate***

Il locatore non prende in carico le merci trasportate e non ne è garante. Egli non risponde dei danni e delle perdite che esse possono subire, salvo se il locatario stabilisce che quei danni o quelle perdite derivano da vizio occulto del veicolo locato o da colpa nell'esecuzione di un'operazione di guida.

Articolo 8 ***Danni al materiale viaggiante appartenente al locatario***

Il locatore non risponde dei danni che potrebbe subire un semirimorchio del locatario agganciato al veicolo locato, salvo il caso in cui questi stabilisca che tali danni derivano da vizio occulto del veicolo locato o da colpa nell'esecuzione di un'operazione di guida.

Articolo 9 ***Danni a terzi***

1. Il locatore conserva la custodia del veicolo ai sensi dell'articolo 1384 del codice civile. Egli risponde dei danni di qualsiasi natura che questi può, per qualsiasi motivo, causare a terzi, al personale o ai beni del locatario.
2. Egli risponde nelle stesse condizioni dei danni provocati dalle merci nella misura in cui queste risultino da una colpa nella guida.
3. Il locatore si impegna, inoltre, a garantire e a risarcire il locatario di ogni azione che possa essere esercitata contro di lui per tali motivi.

Articolo 10

Rispetto delle prescrizioni del Codice della Strada

Il locatore risponde delle conseguenze per infrazioni del Codice della strada addebitabili al personale di guida o imputabili allo stato del veicolo, salvo ricorso eventuale contro il locatario quando le infrazioni risultino in conseguenza delle istruzioni date da questi o dai suoi incaricati.

Articolo 11

Rispetto della regolamentazione del trasporto

La locazione di un veicolo industriale con conducente si effettua in conformità delle disposizioni degli articoli 1, da 25 a 37, da 41 a 43, e 51 del decreto 86-567 del 14 marzo 1986 relativo al trasporto stradale di merci.

Articolo 12

Rispetto della regolamentazione dei tempi di lavoro e di guida

1. Il locatore, nella sua qualità di datore di lavoro del personale di guida, fornisce le attrezzature, i documenti e tutti i dispositivi di controllo sulla durata dei tempi di lavoro, di guida e di riposo. Egli cura il loro utilizzo o la loro corretta tenuta.
2. Il locatore si impegna a fornire un conducente che abbia eseguito, prima della sua messa a disposizione del locatario, i tempi di riposo prescritti.
3. Il locatore informa il locatario delle regole da rispettare per quanto concerne i tempi di lavoro, di guida e di riposo del personale di guida messo a sua disposizione. La durata della messa a disposizione e i programmi di utilizzo dei conducenti devono essere fissati in modo da consentire l'organizzazione del lavoro di questi nel rispetto delle norme sulla durata giornaliera e settimanale del lavoro e della guida.
4. Le istruzioni del locatario prese nel quadro delle operazioni di trasporto e concernenti gli itinerari, i punti di carico e di scarico, la durata delle operazioni di carico e di scarico e i tempi per la consegna delle merci, devono essere compatibili con il rispetto delle durate del lavoro e della regolamentazione dei tempi di guida e di riposo. Le infrazioni imputabili al locatario impegnano la sua responsabilità conformemente all'articolo 9 della legge 82-1153.
5. Nella misura in cui hanno per scopo la soddisfazione delle esigenze della sicurezza, le disposizioni di questo articolo si applicano ai conducenti non dipendenti, secondo quanto previsto dall'ultimo comma dell'articolo 10 della legge 82-1153.

Articolo 13

Corrispettivi

1. Il prezzo della locazione comprende un corrispettivo per la messa a disposizione del veicolo, per la messa a disposizione del conducente e per il chilometraggio effettuato. Tale prezzo deve assicurare, per ciascuno di questi tre elementi, la copertura dei costi reali del servizio reso dal locatore in condizioni di organizzazione e di produttività normali.
2. Il corrispettivo del locatore non è definito in base alle quantità trasportate o al numero di viaggi effettuati dal locatario.
3. In caso di interruzione del servizio imputabile al locatore o a causa di forza maggiore, il prezzo della locazione è ridotto proporzionalmente alla durata dell'interruzione.
4. Quando l'esecuzione del programma di trasporto o una sua modifica produce la necessità di ricorrere a mezzi supplementari, questi sono fatturati in aggiunta.
5. Il prezzo della locazione è modificato periodicamente secondo le variazioni delle condizioni economiche interessanti la locazione.

Articolo 14

Pagamenti

1. La locazione dà origine a fatturazione da parte del locatore.
2. Il prezzo della locazione è pagabile al ricevimento della fattura.
3. Esso è pagato dal locatario.
4. Nessuna compensazione tra il prezzo della locazione e un credito del locatario nel confronto del locatore può essere fatta, qualsiasi ne sia la natura.

ALLEGATO VIII

DECRETO N. 84-139 DEL 24 FEBBRAIO 1984
RELATIVO AL CONSIGLIO NAZIONALE DEI TRASPORTI
ED AI COMITATI REGIONALI E DIPARTIMENTALI DEI TRASPORTI

TITOLO I
CONSIGLIO NAZIONALE DEI TRASPORTI

Articolo 1

1. Il ministro dei trasporti sottopone al Consiglio nazionale dei Trasporti (CNT) le questioni per le quali è richiesto da leggi e regolamenti il parere del CNT.
2. Il CNT può, inoltre, essere consultato dal ministro su qualsiasi problema relativo alla elaborazione e all'applicazione della politica dei trasporti per quanto riguarda lo Stato, in particolare sui problemi relativi all'organizzazione e al funzionamento del sistema dei trasporti e delle diverse modalità che lo compongono. Il CNT può essere consultato anche sulle questioni relative ai trasporti internazionali, in particolare europei.

Articolo 2

L'assemblea generale e la sezione permanente del CNT possono, a maggioranza di due terzi dei loro componenti, presentare al ministro dei trasporti qualsiasi proposta relativa a problemi che competono al CNT.

Articolo 3
(Decreto 87-311)

Il CNT invia ogni anno al ministro dei trasporti un rapporto sulla situazione e sull'evoluzione dei trasporti nazionali. Il rapporto comprende un bilancio sulle condizioni del lavoro e della sicurezza nei trasporti. Il rapporto è reso pubblico.

Articolo 4

1. Il presidente del CNT è nominato con decreto su proposta del ministro dei trasporti.
2. Il presidente è assistito da tre vicepresidenti nominati nello stesso modo.

Articolo 5

1. Il CNT comprende i seguenti organismi:
 - l'assemblea generale;
 - la sezione permanente;
 - la commissione dei trasporti di persone;
 - la commissione dei trasporti di merci;
 - la commissione sociale e sulla sicurezza;
 - la commissione per le sanzioni amministrative.
2. Il presidente del CNT decide la ripartizione tra questi organismi degli incarichi che il presente decreto non riserva ad un determinato organismo.
3. Il CNT comprende inoltre:
 - il comitato di collegamento per il trasporto delle persone handicappate;
 - il comitato per le attività ausiliarie dei trasporti.
4. Altri comitati specialistici possono essere costituiti con ordinanza congiunta del ministro dei trasporti, del bilancio e, se necessario, degli altri ministri interessati.

Articolo 6

1. I diversi organismi del CNT non possono deliberare validamente che con la presenza di almeno la metà dei loro membri o supplenti. Se questa condizione non si realizza, i membri sono convocati per una nuova riunione, nel corso della quale l'organismo può deliberare qualsiasi sia il numero dei presenti.
2. Le delibere sono prese a maggioranza dei voti. In caso di parità, prevale il voto del presidente.

Articolo 7

1. La durata del mandato dei membri del CNT, diversi da quelli di diritto, è di tre anni. Esso non è rinnovabile.
2. Ciascun membro può, in caso di impedimento, essere sostituito da un supplente designato secondo quanto prevede il successivo articolo 9. Il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile e il presidente del Consiglio superiore dell'aviazione hanno come supplente un membro dei consigli che presiedono, nominato dal ministro dei trasporti su proposta di quei consigli.

Articolo 8

Ogni membro che perde le caratteristiche in forza delle quali è stato designato cessa, di diritto, di appartenere al CNT. E' sostituito per la durata del restante mandato da una persona designata secondo quanto prevede l'articolo 9. Lo stesso vale nei casi di dimissioni o di decesso.

Articolo 9

L'assemblea generale, i cui membri sono nominati con ordinanza del ministro dei trasporti, comprende, oltre al presidente ed ai tre vicepresidenti:

1° quattro membri del Parlamento designati dall'assemblea di appartenenza:

- due deputati
- due senatori;

2° dieci rappresentanti locali designati dal ministro dell'interno:

- tre consiglieri regionali
- tre consiglieri generali
- quattro sindaci o presidenti di autorità organizzatrici del trasporto urbano;

3° il presidente del Consiglio superiore della marina mercantile e il presidente del Consiglio superiore dell'aviazione;

4° ventidue membri in rappresentanza dello Stato:

- un membro del Consiglio di Stato, un membro della Corte dei Conti e un magistrato dell'ordine giudiziario designati rispettivamente su proposta del vicepresidente del Consiglio di Stato, del primo presidente della Corte dei Conti e dal primo presidente della Corte di Cassazione
- tre rappresentanti del ministro dell'economia, delle finanze e del bilancio
- un rappresentante del ministro del lavoro
- un rappresentante del ministro dell'interno
- un rappresentante del ministro dei trasporti aerei, marittimi e terrestri
- un rappresentante del ministro della difesa
- un rappresentante del ministro dell'agricoltura
- un rappresentante del ministro dell'industria e della ricerca
- un rappresentante del ministro del commercio estero
- un rappresentante del ministro della pubblica istruzione
- un rappresentante del ministro dei dipartimenti d'Oltremare
- un rappresentante del ministro della programmazione
- un rappresentante del ministro per il territorio e le regioni
- un rappresentante del ministro delle poste
- un rappresentante del ministro del turismo.

I rappresentanti dei ministri sono designati da questi ultimi;

- 5° quattro personalità competenti in materia di trasporto;
- 6° tredici utenti dei trasporti, designati su proposta degli organismi che essi rappresentano:
- un rappresentante degli uffici di trasporto e delle PTT
 - due rappresentanti delle Camere del commercio e industria
 - un rappresentante delle Camere dell'agricoltura
 - un rappresentante delle professioni
 - otto rappresentanti di associazioni di utenti dei trasporti;
- 7° ventiquattro rappresentanti di imprese che esercitano l'attività di trasporto, designati su proposta delle associazioni di categoria o degli organismi interessati:
- quattro rappresentati del trasporto su strada, di cui uno per la locazione dei veicoli industriali
 - un rappresentante del Comitato nazionale stradale (CNR)
 - due rappresentanti del trasporto in conto proprio
 - quattro rappresentanti del trasporto ferroviario
 - due rappresentanti del trasporto urbano
 - tre rappresentanti del trasporto aereo
 - un rappresentante del trasporto marittimo
 - due rappresentanti del trasporto fluviale
 - un rappresentante del trasporto con condotte
 - due rappresentanti degli ausiliari del trasporto
 - un rappresentante del trasporto combinato
 - un rappresentante del trasporto con mezzi meccanici di risalita;
- 8° ventiquattro membri designati su proposta dei sindacati nazionali dei lavoratori nel settore dei trasporti:
- sette per il trasporto su strada
 - sette per il trasporto ferroviario
 - due per il trasporto urbano
 - tre per il trasporto aereo
 - due per il trasporto marittimo
 - due per il trasporto fluviale
 - uno per il trasporto con mezzi meccanici di risalita.

Articolo 10

1. L'assemblea generale adotta il regolamento interno del CNT, che viene approvato con ordinanza del ministro dei trasporti.
2. L'assemblea delibera ogni anno sul rapporto generale indicato nel precedente articolo 3.

Articolo 11

1. La sezione permanente, i cui componenti sono nominati con ordinanza del ministro dei trasporti tra i membri dell'assemblea generale, comprende oltre al presidente ed ai vicepresidenti del CNT:
 - 1° due membri del Parlamento:
 - un deputato
 - un senatore;
 - 2° tre rappresentanti locali:
 - un consigliere regionale
 - un consigliere generale
 - un sindaco o presidente di enti di trasporto urbano;
 - 3° sei rappresentanti dello Stato;
 - 4° tre persone qualificate in materia di trasporto;
 - 5° sei rappresentanti degli utenti del trasporto:
 - uno in rappresentanza degli uffici di trasporto e delle PTT
 - uno in rappresentanza delle Camere di commercio e industria
 - quattro in rappresentanza delle associazioni degli utenti, di cui due per il trasporto personale e due per il trasporto merci;
 - 6° tredici rappresentanti delle imprese che partecipano alle operazioni di trasporto;
 - 7° tredici rappresentanti dei sindacati nazionali che rappresentano i lavoratori del settore trasporti:
2. Il presidente del CNT presiede la sezione permanente e ne delibera l'ordine del giorno.

Articolo 12

La sezione permanente ha, congiuntamente con l'assemblea generale, qualità per conoscere ogni parere richiesto al CNT.

Articolo 13

1. La composizione e le competenze delle commissioni previste all'articolo 5 sono fissate con ordinanza del ministro dei trasporti. Le imprese ed i sindacati devono essere rappresentati pariteticamente.
2. I membri delle commissioni sono nominati per tre anni dal ministro, sentito il presidente del CNT. Le commissioni sono presiedute dal presidente del CNT o da un vicepresidente.
3. I pareri emessi dalle commissioni sono indirizzati al presidente del CNT. Questi può richiedere una nuova delibera.
4. Il presidente del CNT trasmette i pareri delle commissioni al ministro dei trasporti.
5. Le disposizioni di questo articolo non valgono per la commissione delle sanzioni amministrative.

Articolo 14

La commissione sociale e per la sicurezza elabora ogni anno il bilancio sulle condizioni del lavoro e della sicurezza previsto al precedente articolo 3.

Articolo 15

1. La commissione delle sanzioni amministrative comprende, scelti tra i membri dell'assemblea generale del CNT:
 - il membro del Consiglio di Stato, il membro della Corte dei Conti e il magistrato dell'ordine giudiziario indicati all'articolo 9, due dei quali assumono le funzioni del presidente e del vicepresidente della commissione
 - due rappresentanti del ministro dei trasporti
 - quattro rappresentanti degli utenti
 - otto rappresentanti delle imprese esercenti il trasporto
 - otto rappresentanti dei sindacati nazionali dei lavoratori del settore.
2. I membri della commissione sono nominati e associati ad una delle due sezioni previste all'articolo 16 con ordinanza del ministro dei trasporti, su proposta del presidente del CNT.
3. Salvo le competenze, in tale ambito, proprie del Consiglio superiore dell'aviazione mercantile, alla commissione delle sanzioni amministrative competono pareri sui ricorsi amministrativi indirizzati al ministro dei trasporti avverso le sanzioni amministrative dei comitati regionali dei trasporti.
4. Il presidente del CNT trasmette alle commissioni le pratiche citate nel precedente comma.

Articolo 16

1. Le pratiche di competenza della commissione per le sanzioni amministrative sono attribuite a seconda della loro natura a una delle quattro seguenti sezioni:
 - sezione trasporti su rotaia
 - sezione trasporti stradali di persone
 - sezione trasporti stradali di merci
 - sezione trasporti fluviali.
2. Ciascuna sezione, presieduta dal membro del Consiglio di Stato, dal membro della Corte dei Conti o dal magistrato ordinario citati nell'articolo 15, comprende i rappresentanti del ministro dei trasporti nel CNT e due rappresentanti degli utenti, due delle imprese, due dei sindacati citati nello stesso articolo 15, scelti in funzione delle pratiche sulle quali la sezione è competente.
3. Il presidente della commissione per le sanzioni amministrative può, quando una pratica si riferisce alla competenza di due o più sezioni, portare la pratica stessa davanti a quelle sezioni riunite. Egli può altresì portarla di fronte alla commissione in seduta plenaria.

Articolo 17

1. Il rappresentante dell'impresa interessata deve essere messo in condizione di presentare le proprie osservazioni sulla pratica. Ognuna di esse è soggetta a un rapporto scritto.
2. La commissione o la sezione competente ascolta, su richiesta dell'interessato o se essa lo ritiene utile, il rappresentante dell'impresa che può farsi assistere o rappresentare da un consulente da lui designato o da un terzo.
3. Il relatore può essere scelto sia tra i membri della commissione sia tra le persone indicate all'ultimo comma dell'articolo 20. In questo ultimo caso il suo voto è consultivo.
4. Il parere è notificato al ministro dei trasporti nei tre mesi successivi al ricorso alla commissione. Esso è motivato.

Articolo 18

1. I membri del comitato indicato all'articolo 5 sono nominati con decisione del presidente del CNT. I loro presidenti sono designati tra loro con ordinanza del ministro dei trasporti, su proposta del presidente del CNT.
2. Quest'ultimo fissa, di concerto con i loro presidenti, l'ordine del giorno dei comitati.

Articolo 19

1. I direttori ed i capi servizi dipendenti dal ministro dei trasporti e, se del caso, degli altri ministri interessati, ovvero loro rappresentanti possono assistere con voto consultivo alle sedute degli organismi del CNT quando sono esaminate questioni di loro competenza.
2. Il presidente può, inoltre, secondo l'ordine del giorno, chiamare delle persone qualificate a partecipare a titolo consultivo alle sedute dei diversi organismi del CNT.
3. Le disposizioni del presente articolo non sono applicabili alla commissione per le sanzioni amministrative.

Articolo 20

1. Un Segretario Generale, nominato con ordinanza del ministro dei trasporti, assicura, sotto l'autorità del presidente del CNT, la funzione di segreteria per i diversi organismi del CNT. Egli prepara le delibere e cura la loro esecuzione.
2. Ogni pratica sottoposta ad uno qualsiasi degli organismi del CNT è oggetto di un rapporto.
3. Ogni organismo può disporre di un relatore generale permanente nominato dal presidente del CNT.
4. Possono essere designati relatori generali i funzionari dello Stato di categoria A. Salve le disposizioni del precedente articolo 17, i relatori hanno voto deliberante nelle pratiche che essi seguono.

TITOLO II

COMITATI REGIONALI DEI TRASPORTI

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Articolo 21

(Decreto 87-311 del 4 maggio 1987)

1. Il Commissario della Repubblica per la regione sottopone al Comitato Regionale dei Trasporti (CRT) i problemi per i quali le leggi ed i regolamenti impongono consultazione del CRT.
2. Il CRT può inoltre essere consultato dal Commissario su ogni problema relativo alla politica dei trasporti nella regione e di competenza dello Stato.

Articoli 22 e 23

Abrogati dal decreto 87-311.

Articolo 24

1. Il CRT è composto pariteticamente da rappresentanti:
 - 1° delle imprese esercenti l'attività di trasporto nella regione, designati dalle organizzazioni professionali o dagli enti interessati;
 - 2° dei dipendenti delle imprese suddette, designati dai sindacati regionali;
 - 3° delle diverse categorie di utenti dei trasporti e da persone designate in funzione della loro competenza.
2. Il CRT comprende, inoltre, rappresentanti dello Stato, il cui numero non può essere superiore a quello dei rappresentanti di ciascuna delle tre precedenti categorie.
3. Il CRT comprende, infine, un membro del tribunale amministrativo o un magistrato dell'ordine giudiziario oltre ad un membro della Camera regionale dei Conti, designati su proposta, secondo i casi, dal presidente della Corte d'appello o dal presidente della Camera regionale dei Conti territorialmente competenti per il capoluogo della regione.

Articolo 25

1. Il Commissario regionale della Repubblica definisce la composizione del CRT tenendo conto dell'importanza relativa delle diverse modalità di trasporto nella regione.
2. Egli ne nomina i componenti per una durata di tre anni rinnovabili.
3. Membri supplenti, in numero pari a quello dei membri titolari e nominati con le stesse procedure, sostituiscono questi ultimi in caso di loro impedimento.

Articolo 26

Ogni membro che abbia perduto le caratteristiche in forza delle quali è stato designato cessa di diritto di appartenere al CRT. Egli è sostituito per la durata del restante mandato da una persona designata conformemente alle disposizioni degli articoli 24 e 25. Lo stesso si verifica in caso di decesso o di dimissioni.

Articolo 27

1. Il CRT si compone dei seguenti organismi:
 - l'assemblea plenaria
 - la sezione del trasporto di persone
 - la sezione del trasporto di merci
 - la commissione delle sanzioni amministrative.
2. Salvo il disposto degli articoli 31 e 40, il Commissario della Repubblica ripartisce le pratiche tra i diversi organismi, fissa l'ordine del giorno di questi e convoca i loro membri.

Articolo 28

1. Gli organismi del CRT non possono riunirsi validamente se non nel caso che siano presenti almeno la metà dei loro membri o supplenti. Se questa condizione non è rispettata, i membri sono convocati per una nuova riunione nel costo della quale l'organismo delibera validamente qualsiasi sia il numero dei presenti.
2. Le delibere sono prese con la maggioranza dei voti. In caso di parità prevale il voto del presidente.

Articolo 29

1. Il Commissario della Repubblica per la regione o un suo rappresentante presiede il CRT.

Articolo 30

1. Ciascuna sezione del CRT è composta dai membri delle quattro categorie citate all'articolo 24. I rappresentanti di ciascuna delle prime categorie citate all'articolo 24 devono essere in numero uguale.
2. I membri delle sezioni sono nominati con ordinanza del Commissario della Repubblica per la regione, tenuto conto dell'attività per la quale essi siedono nel CRT. La durata delle loro funzioni è quella del loro mandato in seno al CRT.
3. Il presidente di ciascuna sezione è nominato con ordinanza del Commissario della Repubblica tra i membri della sezione. Le sue funzioni decadono insieme al suo mandato nel CRT.
4. Le sezioni possono decidere il rinvio all'assemblea plenaria delle pratiche che sono state loro sottoposte.

Articolo 31

1. La commissione per le sanzioni amministrative del CRT della giurisdizione nella quale è ubicata la sede dell'impresa è consultato obbligatoriamente prima dell'applicazione delle sanzioni per infrazioni alla regolamentazione dei trasporti, del lavoro e della sicurezza citate all'articolo 17 della legge 82-1153.
2. Il presente articolo non si applica al trasporto marittimo.

Articolo 32

1. La commissione per le sanzioni amministrative è presieduta dal membro del tribunale amministrativo o dal magistrato dell'ordine giudiziario citati all'articolo 24.
Essa comprende:
 - due rappresentanti delle imprese di trasporto
 - due rappresentanti dei lavoratori
 - due rappresentanti dello Stato
 - due rappresentanti degli utentinominati, per la durata del loro mandato, tra i membri del CRT con ordinanza del Commissario della Repubblica per la regione.
2. Il Commissario designa inoltre, se già non figura tra i membri della commissione, un rappresentante delle imprese ed un lavoratore scelti, secondo la natura della pratica, tra i rappresentanti del trasporto urbano di persone, del trasporto stradale di merci, del trasporto fluviale o del trasporto aereo.

Articolo 33

Fatte salve le disposizioni dell'ultimo comma dell'articolo 32 e tranne che per le richieste di parere relative a questioni comuni, la commissione delibera sia negli organismi per il trasporto persone, sia in quelli per il trasporto merci ove sia presente un solo rappresentante per ciascuna delle categorie citate all'articolo 32.

Articolo 34

1. Il rappresentante dell'impresa interessata deve esser messo in grado di presentare le proprie osservazioni sulla pratica.
2. La commissione ascolta su richiesta dell'interessato o se essa lo ritiene utile, il rappresentante dell'impresa, che può farsi assistere o rappresentare da un consulente da lui designato ovvero da un terzo regolarmente delegato.
3. Il presidente della commissione può decidere di ascoltare qualsiasi persona o di ordinare ogni misura che consenta di illuminare la commissione,
4. Ciascuna pratica è oggetto di un rapporto scritto. Il relatore può essere scelto sia tra i membri della commissione sia all'esterno. In quest'ultimo caso il suo voto è consultivo.
5. Il parere è inviato al Commissario della Repubblica per la regione. Esso è motivato.

Articolo 35

1. Il presidente del CRT può istituire in seno di questo qualsiasi gruppo di studio per facilitare i compiti devoluti al CRT.
2. Il presidente del CRT e il presidente di ciascuna sezione possono, in funzione dell'ordine del giorno, invitare persone qualificate a partecipare con voto consultivo alle riunioni delle organismi che essi presiedono.

Articolo 36

La segreteria del CRT è assicurata dalle funzioni dello Stato competenti in materia di trasporto nella regione.

CAPITOLO II

PARTECIPAZIONE AI LAVORI DEL CRT DEGLI ENTI E AUTORITÀ COMPETENTI PER L'ORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI URBANI

- OMISSIS -

TITOLO III

COMITATI DIPARTIMENTALI DEI TRASPORTI

- OMISSIS -

TITOLO IV

DISPOSIZIONI GENERALI E TRANSITORIE

Articolo 55

1. Le funzioni di membro del CNT, del CRT e del comitato dipartimentale dei trasporti sono gratuite.
2. Sono rimborsate le spese di spostamento dovute all'attività del consiglio dei comitati.

Articolo 56

Un decreto ulteriore fisserà le modalità secondo le quali le imprese appartenenti al settore di attività che sono rappresentate nel CRN, nel CRT e nei comitati dipartimenti parteciperanno alle spese di funzionamento di tali organismi.

**LEGGE N. 92-1445 DEL 31 DICEMBRE 1992
RELATIVA AI RAPPORTI DI SUBVEZIONE NELL'AMBITO DEL TRASPORTO STRADALE DI MERCI**

Articolo 1

1. Entrano nel campo di applicazione della presente legge:
- i contratti con i quali un trasportatore stradale di merci o uno spedizioniere affidano ad un trasportatore stradale di merci l'esecuzione di una o più operazioni di trasporti di merci che richiedano l'utilizzo integrale di almeno un veicolo;
 - i contratti con i quali un trasportatore stradale di merci o un locatore di veicoli affidano a un locatore di veicoli industriali l'esecuzione di una o più operazioni di messa a disposizione di un veicolo con conducente.

Articolo 2

1. Ciascuno dei contraenti deve essere in grado di produrre un documento giustificativo del prezzo concordato per l'esecuzione delle operazioni indicate all'articolo 1.

Articolo 3 ⁽¹⁾

1. E' punito con un'ammenda di 600.000 franchi il mittente che remunera il contratto indicato all'articolo 1 con un prezzo che non consente di coprire contemporaneamente:
- i costi prodotti dal rispetto dagli obblighi di legge e regolamenti, particolarmente in materia sociale e di sicurezza;
 - i costi del combustibile e della manutenzione dei veicoli;
 - gli ammortamenti o le locazioni dei veicoli;
 - la spese di trasferta dei conducenti;
 - i pedaggi;
 - i costi per i documenti di trasporto e per l'imposta di bollo;
 - la remunerazione del capo d'azienda, per l'impresa monopersonale.
2. In caso di recidiva, l'ammenda può esser elevata a 1.200.00 franchi.
3. Per l'infrazione prevista da questo articolo le persone giuridiche possono essere dichiarate responsabili penalmente secondo quanto previsto all'articolo 121-2 del codice penale. La sanzione è l'ammenda prevista all'articolo 131-38 del codice penale. L'azione è intrapresa dal pubblico ministero, dal ministro dell'economia o da un suo rappresentante.
4. Il trasportatore o il locatore che non hanno potuto concludere un contratto a causa di un prezzo troppo basso, le organizzazioni professionali nazionali degli autotrasportatori, degli spedizionieri e dei locatori, possono costituirsi parte civile.
5. Il ministro dell'economia o un suo rappresentante può, davanti alla magistratura competente, depositare conclusioni e svilupparle verbalmente nel corso dell'udienza. Egli può anche produrre processi-verbali e rapporti di indagine.
6. L'azione è prescritta nel termine di un anno dalla data di fine esecuzione del contratto.

⁽¹⁾ Così modificato dall'articolo 37 della legge del 5 luglio 1996 (allegato XIV).

Articolo 4

1. Oltre agli ufficiali e agli agenti di polizia giudiziaria operanti secondo le disposizioni del codice di procedura penale, i funzionari indicati al primo comma dell'articolo 45 dell'ordinanza 86-1243 relativa alla libertà dei prezzi e della concorrenza possono ricercare e constatare le infrazioni alle disposizioni dell'articolo 2 e ai primi quattro commi dell'articolo 3 della presente legge.
2. Gli agenti di controllo dei trasporti terrestri dipendenti dal ministro dei trasporti sono abilitati a ricercare ed a constatare, con processo verbale, le infrazioni alle disposizioni dell'articolo 2.
3. Il rifiuto di consegnare loro le documentazioni citate in detto articolo 4 è punito con sei mesi di reclusione e con un'ammenda di 25.000 franchi ⁽¹⁾.
4. Per adempiere ai propri compiti, gli agenti di cui al secondo comma precedente hanno accesso ai locali dell'impresa, esclusi quelli utilizzati come domicilio, tra le ore 8 e le ore 20.
5. Il procuratore della Repubblica è preventivamente avvertito delle operazioni. I processi verbali, che fanno fede sino a prova contraria, gli sono trasmessi senza ritardi. Copia è inviata all'interessato.

Articolo 5

1. Le disposizioni della presente legge si applicano ai contratti concernenti i trasporti nazionali ed ai contratti che prevedono contemporaneamente trasporti nazionali ed internazionali.
2. Le modalità di applicazione della presente legge, se necessario, sono definite con appositi decreti.

⁽¹⁾ Così modificato dall'articolo 22 della legge 95-96. Del 1° febbraio 1995 (allegato XI).

**DECRETO N. 93-824 DEL 18 MAGGIO 1993
RELATIVO AI RAPPORTI DI SUBVEZIONE NELL'AMBITO DEL TRASPORTO STRADALE DI MERCI**

Articolo 1

Chiunque abbia stipulato un contratto per l'esecuzione delle operazioni indicate all'articolo 1 della legge 92-1445, e non presenti un documento giustificativo del prezzo concordato è punito con l'ammenda prevista per le contravvenzioni della 5a classe ⁽¹⁾.

Articolo 2

Il ministro della giustizia, dell'economica, dei trasporti e dei territori d'oltremare sono incaricati, ciascuno per ciò che li compete, dell'applicazione di questo decreto.

⁽¹⁾ Ammenda massima pari a 10.000 franchi, raddoppiabile in caso di recidiva.

**LEGGE N. 95-96 DEL 1° FEBBRAIO 1995
CONCERNENTE LE CLAUSOLE ABUSIVE, LA FORMAZIONE DEI CONTRATTI
E LA REGOLAZIONE DI DIVERSE ATTIVITÀ D'ORDINE ECONOMICO E COMMERCIALE
(LEGGE DI SICUREZZA E MODERNIZZAZIONE)**

CAPITOLO I

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE SANZIONI PER IL MANCATO RISPETTO DELLE REGOLE DELLA CONCORRENZA

- Omissis -

Articolo 17

E' aggiunto, nel codice della strada, un articolo (1.9-1) così formulato:

“Il responsabile della gestione di un veicolo di trasporto su strada, soggetto ad una limitazione di velocità per costruzione, che modifichi o che disponga ovvero consenta di modificare il dispositivo di limitazione per permettere al veicolo di superare la sua velocità massima autorizzata è punito con un anno di reclusione e 200.000 franchi di ammenda.

Il veicolo sul quale è stata commessa l'infrazione è immobilizzato e sospeso dalla circolazione sino a che non sia stato riparato. Un decreto fissa le condizioni di applicazione del presente comma.

Il preposto dell'azienda è passibile delle stesse sanzioni se l'infrazione risulta da sua azione personale”.

Articolo 18

Nel codice della strada è aggiunto un articolo (L.23-2) così formulato:

“Le infrazioni previste all'articolo L.9-1 del presente codice possono essere comminate dai funzionari incaricati del controllo dei trasporti terrestri quando esse sono commesse con un autoveicolo o un insieme di veicoli soggetti all'obbligo di essere equipaggiati con un apparecchio di controllo detto cronotachigrafo.

Tali funzionari hanno accesso all'apparecchio di controllo ed a tutti i suoi componenti per verificarne l'integrità”.

Articolo 19

Gli agenti sopra indicati hanno accesso all'apparecchio di controllo ed a tutti i suoi componenti per verificarne l'integrità.

Articolo 20

1. La falsificazione dei documenti, il danneggiamento o l'impiego irregolare dei dispositivi destinati al controllo previsto all'articolo 1 sono puniti con un anno di reclusione e con l'ammenda di 200.000 franchi.

2. Il veicolo sul quale è stata commessa l'infrazione è immobilizzato e sospeso dalla circolazione sino a che non sia stato riparato. Un decreto fissa le condizioni di applicazione del presente comma.

3. E' punito con sei mesi di reclusione e con un'ammenda di 25.0000 franchi il rifiuto di presentare i documenti, di comunicare le informazioni richieste o di lasciar effettuare i controlli o le indagini previste con la presente legge, con i suoi decreti di applicazione o con l'articolo L.23-2 del codice della strada.

Articolo 21

1. E' punito con un anno di reclusione e con 100.000 franchi di ammenda:
 - a) l'esercizio dell'attività di trasportatore pubblico di passeggeri, di trasportatore pubblico stradale di merci, di locatore di veicoli industriali o di spedizioniere senza essere iscritto nel registro corrispondente all'attività esercitata,
 - b) l'uso di un'autorizzazione, di una licenza o di un duplicato del titolo rilasciato per l'esercizio di un'attività regolamentata di trasporto, di locazione, di spedizione, se il titolo è scaduto, se è stato sospeso o se è utilizzato malgrado sia stato oggetto di denuncia di perdita e sia stato sostituito con un titolo della stessa natura;
 - c) disconoscere le disposizioni relative all'assicurazione dei passeggeri trasportati;
 - d) il rifiuto di eseguire una sanzione amministrativa, pronunciata in applicazione dell'articolo 37 della legge 82-1153, sul titolo dell'attività di trasportatore, di locatore o di spedizioniere.
2. E' punita con due anni di reclusione e con 200.000 franchi di ammenda la presentazione, consapevole, di false informazioni in occasione di indagini sulle condizioni per l'iscrizione nei registri o per il rilascio di titoli amministrativi per l'uso dei veicoli.
3. E' punito con sei mesi di reclusione e con 25.000 franchi di ammenda il rifiuto di presentare agli agenti e funzionari addetti al controllo la documentazione richiesta o di fornire informazioni o di lasciarli effettuare i controlli o le indagini previste dai regolamenti.

Articolo 22

Il terzo comma dell'articolo 4 della legge 92-1445 relativa al subtrasporto è così modificato:

Il rifiuto di comunicare loro le documentazioni citate in detto articolo è punito con sei mesi di reclusione e con un'ammenda di 25.000 franchi.

Articolo 23-1⁽¹⁾

1. E' punito con un'ammenda di 600.000 franchi il prestatario di trasporto di merce su strada per conto terzi, lo spedizioniere o il locatore di veicoli industriali con conducente se offre o applica un prezzo inferiore al costo della prestazione che non consente di coprire:
 - i costi prodotti dal rispetto degli obblighi di leggi e di regolamenti, particolarmente in materia sociale e di sicurezza
 - i costi del combustibile e della manutenzione dei veicoli
 - gli ammortamenti e le locazioni dei veicoli
 - le spese di trasferta dei conducenti
 - i pedaggi
 - le spese per i documenti di trasporto e per l'imposta di bollo
 - la remunerazione del capo di azienda per le imprese monoperionali.
2. Le persona giuridiche possono essere dichiarate penalmente responsabili secondo quanto previsto dall'articolo 121-2 del codice penale per l'infrazione di questo articolo. La pena prevista è l'ammenda prevista all'articolo 131-30 del codice penale. L'azione è intrapresa dal pubblico ministero, dal ministro dell'economia o da un suo rappresentante.
3. Le infrazioni sono ricercate e constatate secondo quanto previsto agli articoli 45, 46, 47, 51 e 52 dell'ordinanza 86-1243 del 1° dicembre 1996. Il procuratore della Repubblica è preventivamente avvertito delle operazioni intraprese. I processi verbali, che fanno fede fino a prova contraria, gli sono trasmessi senza ritardo. Copia è indirizzata all'interessato.
4. Il trasportatore su strada di merci per conto terzi, lo spedizioniere e il locatore di veicoli industriali con conducente estromessi da un contratto a causa di un prezzo troppo basso nonchè le loro organizzazioni professionali rappresentative a livello nazionale possono costituirsi parte civile.

⁽¹⁾ Articolo introdotto dall'articolo 38 della legge "prezzi troppo bassi" (allegato XIV).

5. Il ministro dell'economia o un suo rappresentante può, davanti alla magistratura competente, depositare conclusioni e svilupparle verbalmente nel corso dell'udienza. Egli può anche produrre i processi verbali e i rapporti sull'inchiesta.
6. L'azione è prescritta nel termine di un anno dalla fine dell'esecuzione del contratto.

CAPITOLO II

DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE OPERAZIONI DI TRASPORTO SU STRADA

Articolo 24

1. Ogni operazione di trasporto stradale di merce per conto di terzi è remunerata in base:
 - alle prestazioni effettivamente effettuate dal trasportatore e dai suoi incaricati;
 - alla durata del tempo durante il quale il veicolo e il suo equipaggio restano a disposizione per le operazioni di carico e di scarico;
 - alla durata necessaria per l'effettuazione del trasporto in condizioni di compatibilità con il rispetto delle regolamentazioni sulla sicurezza, come esse risultano in particolare al secondo comma dell'articolo 9 della legge 82-1153.

Un decreto precisa le modalità di applicazione del presente articolo quando un'operazione di trasporto implica più operazioni successive di carico o di scarico.

Articolo 25

1. Per l'esecuzione di un contratto di trasporto stradale di merci per conto di terzi, il contraente dell'impresa di trasporto che effettua la prestazione è tenuto, prima della presentazione del veicolo al carico, a trasmettere all'impresa, per scritto o con qualsiasi altro modo atto alla memorizzazione, le informazioni necessarie all'esecuzione del trasporto, l'elenco delle prestazioni accessorie convenute, oltre all'accettazione dei diversi tempi previsti per la realizzazione del contratto e delle condizioni di remunerazione delle diverse operazioni.
2. Le prestazioni accessorie sono le prestazioni diverse dalla guida del veicolo, dalla preparazione di questo per le operazioni di carico e scarico e dalla messa in opera delle attrezzature speciali in dotazione del veicolo.

Articolo 26

1. L'esecuzione delle prestazioni previste dal contratto dà luogo alla emissione da parte del trasportatore di un documento che è compilato via via che si compiono le operazioni di trasporto. Questo documento, conservato a bordo del veicolo, indica le date e le ore di arrivo e di partenza del veicolo sia al luogo di carico che a quello di scarico, oltre alle prestazioni accessorie previste ed eseguite dal suo equipaggio.
2. Il superamento della durata di esecuzione delle operazioni di carico e di scarico, in relazione a quelle che erano state accettate dal contraente, dà diritto ad un supplemento di remunerazione se tale superamento non è imputabile al trasportatore. La stessa cosa vale per ogni prestazione accessoria non prevista dal contratto.
3. Il documento previsto al primo comma attesta, sino a prova contraria, le modalità di esecuzione del contratto. Esso deve essere sottoscritto dal mittente o da un suo rappresentante sul luogo di carico e dal destinatario o da un suo rappresentante sul luogo di scarico.
4. Il rifiuto non motivato della sottoscrizione implica la responsabilità delle persone indicate nel precedente comma.

Articolo 27

Ogni prestazione accessoria non prevista dal contratto di trasporto stradale di merci che causa un danno implica la responsabilità dell'impresa beneficiaria della prestazione.

Articolo 28

Le disposizioni del presente capitolo sono di ordine pubblico.

**DECRETO N. 95-541 DEL 2 MAGGIO 1995
RELATIVO ALLE OPERAZIONI DI TRASPORTO CON PIÙ OPERAZIONI SUCCESSIVE
DI CARICO O SCARICO
(DECRETO COLLETTAME)**

Articolo 1

1. Quando un contratto di trasporto prevede più operazioni successive di carico o di scarico, i tempi durante i quali il veicolo ed il suo equipaggio sono a disposizione per dette operazioni, se non eccedono trenta minuti, sono oggetto di una valutazione e di una remunerazione globale per la totalità dell'operazione di trasporto, salvo accordo particolare tra le parti.
2. Nel caso in cui i tempi constatati sono superiori a trenta minuti, si procede al conteggio reale dei tempi durante i quali il veicolo ed il suo equipaggio sono a disposizione.

Articolo 2

Per l'applicazione dell'articolo 1, un documento di accompagnamento è sottoscritto da ciascuno dei mittenti successivi o da un loro rappresentante, nei luoghi di carico, e da ciascuno dei destinatari successivi o da un loro rappresentante, nei luoghi di scarico. Quando un'operazione di trasporto è ripetitiva, il documento di accompagnamento è firmato all'ultimo viaggio.

**DECRETO N. 92-699 DEL 23 LUGLIO 1992
CORRESPONSABILITÀ PENALE**

TITOLO I

INFRAZIONI COMMESSE DAI DATORI DI LAVORO RIFERITE ALLA GUIDA DEI VEICOLI DI TRASPORTO SU STRADA

Articolo 1

Sarà punito con l'ammenda prevista per le infrazioni della 5° classe ⁽¹⁾ il datore di lavoro, all'infuori di quelli dei conducenti indicati all'articolo R.10-5 del Codice della strada, che, direttamente o indirettamente avrà dato ad uno dei suoi dipendenti incaricati della guida di un veicolo per il trasporto su strada di persone o di merce istruzioni incompatibili con il rispetto degli articoli R.10, R.10-1, R.10-2 e R. 10-3 del Codice della strada.

Articolo 2

Sarà punito con l'ammenda prevista per le infrazioni della 5° classe ⁽¹⁾ il datore di lavoro che, direttamente o indirettamente, avrà dato a uno dei suoi dipendenti incaricati della guida di un veicolo per il trasporto su strada di persone o di merci istruzioni non compatibili con il rispetto delle disposizioni:

- a) dell'articolo 6 del regolamento CEE n. 3820/85 relativo alla durata massima dei tempi di guida
- b) dell'articolo 8 del suddetto regolamento CEE relativo alla durata minima del riposo giornaliero e del riposo settimanale
- c) dell'articolo 7 del decreto 83-40 del 26 gennaio 1983 relativo alla durata giornaliera del lavoro nelle imprese di autotrasporto
- d) dell'articolo L.212 del Codice del lavoro relativo alla durata settimanale del lavoro.

Articolo 3

Sarà punito con l'ammenda prevista per le infrazioni della 5° classe ⁽¹⁾ il datore di lavoro che, direttamente o indirettamente, avrà dato ad un dipendente istruzioni incompatibili con il rispetto delle disposizioni della lettera C dell'articolo R.54 e dell'articolo R.54-1 del Codice della strada relative ai limiti di peso dei veicoli.

TITOLO II

INFRAZIONI COMMESSE DAI COMMITTENTI DEI TRASPORTATORI DI MERCE

Articolo 4

Sarà punito con l'ammenda prevista per le infrazioni della 5° classe ⁽¹⁾ ogni committente, spedizioniere, mandatario, destinatario od ogni altro contraente che avrà dato, sapendolo, disposizioni a un trasportatore stradale di merce, o ai preposti di questo, istruzioni incompatibili come rispetto:

- a) alle disposizioni dell'articolo 6 del regolamento CEE n. 3820/85 relativo alla durata massima dei tempi di guida giornalieri
- b) delle disposizioni del secondo comma dell'articolo 7 del decreto 83-40 del 26 gennaio 1983 relativo alla durata del lavoro nelle imprese di autotrasporto
- c) delle disposizioni degli articoli R.10, R.10-1 e R.10-2 del Codice della strada relativi alle limitazioni di velocità dei veicoli
- d) delle disposizioni della lettera c degli articoli R.54 e R.54-1 del Codice della strada relativi ai limiti di peso dei veicoli.

⁽¹⁾ Sino a 10.000 franchi.

**LEGGE DEL 5 LUGLIO 1996
SVILUPPO E PROMOZIONE DEL COMMERCIO NELL'ARTIGIANATO**

- OMISSIS -

Articolo 37 ⁽¹⁾

Il testo dell'articolo 3 della legge 92-1445 del 31 dicembre 1992 è sostituito dal testo che segue:

1. E' punito con un'ammenda di 600.000 franchi il mittente che remunera il contratto indicato all'articolo 1 con un prezzo che non consente di coprire contemporaneamente:

- i costi prodotti dal rispetto degli obblighi di legge e regolamenti, particolarmente in materia sociale e di sicurezza;
- i costi del combustibile e della manutenzione dei veicoli;
- gli ammortamenti o le locazioni dei veicoli;
- la spese di trasferta dei conducenti;
- i pedaggi;
- i costi per i documenti di trasporto e per l'imposta di bollo;
- la remunerazione del capo d'azienda, per l'impresa monoperonale.

2. In caso di recidiva, l'ammenda può esser elevata a 1.200.00 franchi.

3. Per l'infrazione prevista da questo articolo le persone giuridiche possono essere dichiarate responsabili penalmente secondo quanto previsto all'articolo 121-2 del codice penale. La sanzione è l'ammenda prevista all'articolo 131-38 del codice penale. L'azione è intrapresa dal Pubblico Ministero, dal Ministro dell'economia o da un suo rappresentante.

4. Il trasportatore o il locatore che non hanno potuto concludere un contratto a causa di un prezzo troppo basso, le organizzazioni professionali nazionali degli autotrasportatori, degli spedizionieri e dei locatori, possono costituirsi parte civile.

5. Il ministro dell'economia o un suo rappresentante può, davanti alla magistratura competente, depositare conclusioni e svilupparle verbalmente nel corso dell'udienza. Egli può anche produrre processi-verbali e rapporti di indagine.

6. L'azione è prescritta nel termine di un anno dalla data di fine esecuzione del contratto.

⁽¹⁾ Così come modificato dall'articolo 37 della legge del 5 luglio 1996 (allegato XIV).

Articolo 38 ⁽²⁾

Nella legge 95-96 del 1° febbraio 1995 è aggiunto l'articolo 23-1 che segue:

1. E' punito con un'ammenda di 600.000 franchi il prestatario di trasporto di merce su strada per conto terzi, lo spedizioniere o il locatore di veicoli industriali con conducente se offre o applica un prezzo inferiore al costo della prestazione che non consente di coprire:

- i costi prodotti dal rispetto degli obblighi di leggi e di regolamenti, particolarmente in materia sociale e di sicurezza
- i costi del combustibile e della manutenzione dei veicoli
- gli ammortamenti e le locazioni dei veicoli
- le spese di trasferta dei conducenti
- i pedaggi
- le spese per i documenti di trasporto e per l'imposta di bollo
- la remunerazione del capo di azienda per le imprese monopersonali.

2. Le persone giuridiche possono essere dichiarate penalmente responsabili secondo quanto previsto dall'articolo 121-2 del codice penale per l'infrazione di questo articolo. La pena prevista è l'ammenda prevista all'articolo 131-30 del codice penale. L'azione è intrapresa dal Pubblico Ministero, dal Ministro dell'economia o da un suo rappresentante.

3. Le infrazioni sono ricercate e constatate secondo quanto previsto agli articoli 45, 46, 47, 51 e 52 dell'ordinanza 86-1243 del 1° dicembre 1996. Il procuratore della Repubblica è preventivamente avvertito delle operazioni intraprese. I processi verbali, che fanno fede fino a prova contraria, gli sono trasmessi senza ritardo. Copia è indirizzata all'interessato.

4. Il trasportatore su strada di merci per conto terzi, lo spedizioniere e il locatore di veicoli industriali con conducente estromessi da un contratto a causa di un prezzo troppo basso nonchè le loro organizzazioni professionali rappresentative a livello nazionale possono costituirsi parte civile.

5. Il ministro dell'economia o un suo rappresentante può, davanti alla magistratura competente, depositare conclusioni e svilupparle verbalmente nel corso dell'udienza. Egli può anche produrre i processi verbali e i rapporti sull'inchiesta.

6. L'azione è prescritta nel termine di un anno dalla fine dell'esecuzione del contratto.

⁽²⁾ Articolo introdotto dall'articolo 38 della legge "prezzi troppo bassi" (allegato XIV).

**ACCORDO QUADRO SULLA FORMAZIONE PROFESSIONALE DEI CONDUCENTI
SOTTOSCRITTO IL 20 GENNAIO 1995
E RECEPITO CON ORDINANZA DEL 1° AGOSTO 1995**

Considerando le conclusioni del rapporto preparato dal sig. Dobias nell'ambito del Commissariato Generale del Piano e presentato il 5 maggio 1994 al Primo Ministro ed al Ministro dei trasporti (Contratto di Progresso nel trasporto merci su strada);
considerando che lo svolgimento del mestiere di conducente nelle condizioni professionali più soddisfacenti per gli interessati, per le imprese e per la sicurezza stradale, esige una qualifica minima che supera le sole conoscenze acquisite con la patente, nella prospettiva di generalizzare una formazione di tipo CAP di guida, BEP di guida e servizio nei trasporti su strada o CFP di autista;
considerando che la messa in opera di un dispositivo di formazione obbligatoria per tutti i conducenti (dipendenti c.to terzi, indipendenti e dipendenti c.to proprio) operanti nel trasporto di merci può contribuire con efficacia alla politica di miglioramento della sicurezza stradale;
considerando che le parti firmatarie auspicano che il principio dell'obbligo della formazione professionale iniziale degli autisti sia generalizzato nel quadro dell'Unione Europea;
si è convenuto quanto segue:

TITOLO I

FORMAZIONE INIZIALE MINIMA OBBLIGATORIA PER GLI AUTISTI

Articolo 1 - Principi

Senza pregiudicare le disposizioni dell'articolo L 231-3-1 del Codice del Lavoro e a condizione di essere stato riconosciuto idoneo al lavoro di autista, tutti i dipendenti delle imprese di trasporto di merci su strada e delle attività ausiliarie del trasporto che svolgono l'attività di autista di un veicolo avente peso totale autorizzato superiore a 7,5 t, debbono aver effettuato, nelle condizioni fissate dall'art. 3 che segue, un periodo di formazione iniziale minima nell'intento di assicurare loro le basi professionali necessarie sia per le condizioni generali di svolgimento del lavoro che per le condizioni particolari di sicurezza.

Questa formazione può essere effettuata dal personale interessato prima dell'inserimento effettivo nell'impresa.

Articolo 2 - Personale interessato

2.1. Alle condizioni previste dal calendario di applicazione dell'articolo 16 del presente accordo, sono sottoposti agli obblighi di formazione iniziale:

- il personale assunto dalle imprese soggette all'accordo per svolgere per la prima volta, dopo l'entrata in vigore del presente accordo, mansioni differenti da quelle di autista e destinato successivamente al lavoro d'autista come definito al precedente art. 1;
- il personale delle imprese di lavoro temporaneo, messo a disposizione delle imprese indicate all'art. 1 per svolgere mansioni di conducente di un veicolo di più di 7,5 t di peso totale autorizzato.

2.2 Si considera che abbia soddisfatto all'obbligo della formazione minima obbligatoria:

- il personale che, precedentemente all'assunzione o all'inserimento nella nuova mansione, abbia ricevuto la seguente formazione iniziale documentata:
 - CAP di guida su strada
 - BEP di guida e servizio nel trasporto su strada
 - CFP di conducente stradale
- il personale che abbia partecipato con successo, nell'ambito dei contratti di formazione, in vista dell'ottenimento dei diplomi professionali suddetti, alle azioni di formazione di cui all'art. 3 del presente Accordo nei modi definiti all'art. 4

2.3. Le disposizioni dell'articolo 1 non sono applicabili:

- al personale che esercita l'attività di autista di veicoli aventi più di 7,5 t di peso complessivo autorizzato al 1° luglio 1995 in un'impresa di trasporto merci, in c.to proprio o in c.to terzi, o come autista indipendente
- al personale che abbia esercitato l'attività di conducente di un veicolo avente più di 7,5 t di peso totale autorizzato in un'impresa di trasporto merci, in c.to proprio e c.to terzi, o come autista indipendente, per almeno tre anni e abbia ripreso, dopo il 1° luglio 1995, una identica attività purchè non l'abbia interrotta per più di due anni.

Articolo 3 - Durata e contenuti della formazione iniziale minima obbligatoria

3.1. Prima di iniziare la formazione minima obbligatoria, il personale interessato deve essere assoggettato ad una valutazione delle attitudini all'attività di conducente sotto la responsabilità degli organismi o dei centri di formazione autorizzati elencati all'art. 4.

3.2. Nel caso in cui non sia ottenuta tramite CAP, BEP o CFP, ovvero nell'ambito dei contratti di formazione secondo le condizioni stabilite al paragrafo 2.2, la formazione deve avere una durata minima di quattro settimane.

3.3. I programmi di insegnamento debbono rispondere ai seguenti requisiti:

- a) perfezionamento alla guida professionale basato sulle regole di sicurezza (guida razionale e guida degli autotreni/autoarticolati), se necessario su veicoli messi a disposizione dall'azienda;
- b) prevenzione degli incidenti sul lavoro sia in viaggio che in sosta;
- c) applicazione dell'insieme dei regolamenti del trasporto, della circolazione (Codice della strada) e del lavoro nel trasporto, conoscenza e utilizzazione dei dispositivi di controllo;
- d) comportamento sul posto di lavoro (posizionamento del corpo - igiene alimentare - prevenzione dell'alcolemia, aiuto sulla strada, rispetto degli altri utenti);
- e) rispetto delle regole di carico e di posizionamento delle merci trasportate;
- f) conoscenza dell'ambiente economico e sociale del trasporto su strada;
- g) comportamento generale che contribuisca allo sviluppo della qualità del servizio.

3.4. Nella prospettiva di un migliore adattamento alle mansioni di autista ed all'attività dell'impresa, una settimana può essere dedicata a:

- utilizzazione delle attrezzature specifiche dell'azienda
- conoscenza delle linee di percorrenza e dei giri
- uniformazione sulla "qualità" sviluppata nell'impresa
- prevenzione e regolamentazione delle liti
- perfezionamento sulle precauzioni da prendersi in relazione a frenate, altezze e disposizione del carico
- azioni di formazione obbligatoria per gli autisti che trasportano merci pericolose.

3.5. Ogni autista titolare dell'attestato di formazione iniziale avrà la possibilità di partecipare, su sua domanda, nell'ambito della licenza individuale di formazione o del capitale dei tempi di formazione, nei cinque anni successivi l'ottenimento di tale attestazione, a uno stage di formazione professionale complementare che gli permetterà di ottenere uno dei diplomi professionali di cui all'articolo 2-2.

3.6. I programmi della formazione sono sottoposti al parere della Commissione Nazionale Professionale del lavoro e della Formazione Professionale su proposta degli organismi di formazione riconosciuti nella professione.

Articolo 4 - Realizzazione della formazione iniziale minima obbligatoria

4.1. La formazione di cui all'art. 3 del presente accordo può essere effettuata dal personale interessato:

- prima dell'assunzione effettiva nell'impresa in qualità di richiedente d'impiego
- nell'ambito di un contratto particolare di lavoro (apprendistato, qualificazione, inserimento)
- durante il periodo di prova nell'ambito di un altro contratto di lavoro.

4.2. La formazione può essere svolta:

- da organismi di formazione autorizzati dai Pubblici Poteri sulla base di un capitolato stabilito dal Ministero dei trasporti che precisa le condizioni per conseguire l'autorizzazione
- in centri di formazione d'impresa autorizzati sulla base dello stesso capitolato
- per delega e sotto la responsabilità di organismi di formazione autorizzati da consulenti d'azienda che abbiano avuto una formazione adatta e riconosciuta. I consulenti d'azienda devono avere un'esperienza minima di tre anni esercitata nelle attività di trasporto stradale.

4.3. Quali che siano le modalità, la formazione di cui all'art. 3.4 è realizzata sotto la responsabilità degli organismi o centri di formazione autorizzati.

Articolo 5 - Svolgimento della formazione durante il periodo di prova

Quando la formazione definita dall'articolo 3 è effettuata durante il periodo di prova previsto all'art. 3 del CCNL il periodo si intende prolungato per una durata pari a quella della formazione.

Articolo 6 - Finanziamento delle spese della formazione iniziale obbligatoria

Il finanziamento delle spese di formazione di cui all'art. 3 del presente accordo è assicurato da:

- aiuti specifici dello Stato o degli Enti territoriali
- fondi mutualistici di formazione dell'avvicendamento
- quota parte della tassa parafiscale per lo sviluppo della formazione
- contributi delle imprese a titolo di piano di formazione e di capitale di tempo di formazione per il personale che svolga nell'impresa un lavoro differente da quello di autista e destinato al lavoro di autista.

Articolo 7 - Verifica di applicazione del dispositivo

Prima del 30 giugno 1997 sarà eseguita una verifica sull'applicazione del titolo I in base alle informazioni raccolte dalle parti firmatarie presso gli organismi o centri di formazione e dai diversi organi di controllo.

La verifica, stesa dalla Commissione Nazionale Paritaria Professionale, tenderà a:

- valutare le ripercussioni dell'accordo quadro sulle condizioni di assunzione degli autisti da parte delle imprese
- proporre, se necessario, adattamenti necessari del calendario di applicazione di cui all'art. 16 che segue
- proporre gli adattamenti necessari sulle durate e sul contenuto delle azioni di formazione definite all'art. 3.

I risultati di questa verifica saranno presentati alla Commissione Nazionale d'Interpretazione e di Conciliazione.

Articolo 8 - Estensione dell'obbligo di formazione iniziale

In base ai risultati della verifica di cui sopra e tenendo conto del calendario di applicazione di cui all'art. 16, le parti sociali negozieranno, prima del 31 dicembre 1997, per determinare le modalità e le scadenze della generalizzazione dell'obbligo di formazione iniziale per autisti aventi caratteristiche diverse da quelle previste all'art. 1.

TITOLO II

FORMAZIONE CONTINUA OBBLIGATORIA DI SICUREZZA DEGLI AUTISTI

Articolo 9 - Principi

Tutte le imprese di trasporto merci su strada ed attività ausiliari del trasporto hanno l'obbligo di far seguire, a tutti i conducenti di un veicolo avente più di 3,5 t di peso complessivo autorizzato e più di 14 m³ di volume, una formazione continua di sicurezza, ogni 5 anni consecutivi della loro vita professionale, le cui modalità sono stabilite dagli articoli seguenti.

Articolo 10 - Personale con precedenza

10.1 Nell'ambito della messa in opera del calendario di cui all'art. 16 del presente accordo, gli autisti di cui all'art. 2.3 del Titolo I che, alla data del 1° luglio 1995, non abbiano ricevuto la formazione iniziale minima obbligatoria e abbiano meno di 3 anni di esercizio dell'attività di conducente hanno precedenza per seguire la formazione continua obbligatoria di sicurezza. Questo personale dovrà effettuare tale formazione continua prima del 30 giugno 1997.

10.2 Il personale che abbia esercitato per la prima volta fra il 1° gennaio e il 30 giugno 1997 il mestiere di autista di un veicolo avente più di 7,5 t di peso totale autorizzato ha anch'esso precedenza per seguire la formazione continua obbligatoria. Questo personale dovrà effettuare questa formazione prima del 30 giugno 1996.

Articolo 11 - Durata minima e continua della formazione continua obbligatoria di sicurezza

11.1. La durata minima della formazione continua obbligatoria di sicurezza di cui all'art. 9 del presente accordo è di tre giorni consecutivi. Un giorno dei tre, destinato alle azioni di perfezionamento delle tecniche di guida, può essere staccato dagli altri due tenendo conto delle problematiche imposte dall'organizzazione di tale tipo di azione.

In tal caso i tre giorni di formazione continua debbono essere ripartiti su un periodo massimo di trenta giorni.

11.2. La partecipazione alla formazione continua obbligatoria deve inserirsi nell'ambito dell'organizzazione generale delle attività aziendali e degli orari abituali di lavoro degli autisti interessati. Il tempo di formazione è remunerato come tempo di lavoro.

11.3. Le azioni di formazione corrispondenti all'obbligo di formazione continua di sicurezza devono rispondere ai seguenti obiettivi:

- perfezionamento alle tecniche di guida in situazione sia normale che difficile
- aggiornamento della conoscenza dell'insieme dei regolamenti di trasporto, di circolazione (Codice della strada) e di lavoro nei trasporti, conoscenza e utilizzazione dei dispositivi di controllo
- sensibilizzazione alla sicurezza stradale e rispetto degli altri utenti.

11.4 Il programma di formazione è sottoposto, per parere, alla Commissione Nazionale Paritaria Professionale del Lavoro e della Formazione Professionale su proposta degli organismi di formazione della professione.

Articolo 12 - Realizzazione della formazione continua obbligatoria di sicurezza

La formazione continua obbligatoria di sicurezza di cui all'art. 11 del presente accordo può essere effettuata:

- da organismi di formazione autorizzati dai Pubblici Poteri su capitolato stabilito dal Ministero dei trasporti e contenente le condizioni di questo accordo
- in centri di formazione d'impresa autorizzati sulla base del medesimo capitolato
- per delega e sotto responsabilità di organismi di formazione, da consulenti d'azienda con una preparazione adatta e riconosciuta. I consulenti devono avere una esperienza minima di 3 anni nell'attività di trasporto stradale. Il perfezionamento delle tecniche di guida può effettuarsi su veicoli messi a disposizione dalla impresa, tenuto naturalmente conto della specificità dei materiali utilizzati.

Articolo 13 - Finanziamento delle spese della formazione continua obbligatoria di sicurezza

Il finanziamento delle spese della formazione continua obbligatoria di sicurezza di cui all'art. 11 del presente accordo è assicurato da:

- aiuti specifici dello Stato, specialmente per i contratti di formazione professionale e degli enti territoriali
- quota parte della tassa parafiscale per lo sviluppo della formazione
- disposizioni particolari previste dagli accordi in materia di prevenzione degli incidenti sul lavoro
- contributi delle imprese con 10 o più operai per il piano di formazione
- contributi mutualistici delle imprese con meno di 10 operai a titolo di formazione professionale.

Articolo 14 - Bilancio dell'applicazione del dispositivo

Prima del 30 giugno 1997 sarà eseguita una verifica dell'applicazione del Titolo II sulla base delle informazioni raccolte dalle parti firmatarie presso gli organismi o centri di formazione autorizzati e dai diversi organismi di controllo. Questa verifica stilata dalla Commissione Nazionale Professione tenderà in particolare a:

- proporre, se necessario, gli adattamenti del calendario di applicazione di cui all'art. 16
- proporre adattamenti sulla periodicità e sul contenuto delle azioni di formazione di cui all'art. 11 in previsione di estendere la durata di questa formazione da 3 a 4 giorni.

I risultati di questa verifica saranno presentati alla Commissione Nazionale d'Interpretazione e della Conciliazione.

TITOLO III

DISPOSIZIONI VARIE

Articolo 15 - Attestati di formazione iniziale e continua

15.1 Attestato di formazione iniziale:

- a) l'attestato di presenza nell'impresa al 1° luglio 1995 vale come attestazione di formazione iniziale obbligatoria sulla base del DDAS al 31 dicembre 1994 o sulla base della dichiarazione preliminare d'assunzione per il personale assunto fra il 1° gennaio 1995 ed il 30 giugno 1995;

Un attestato tipo è rilasciato, sotto responsabilità dell'impresa, agli autisti interessati al 1° luglio 1995. Questo attestato non potrà essere rilasciato dopo il 1° luglio 1995.

- b) per i dipendenti che riprendano l'attività di autista dopo averla interrotta, come disposto dall'art. 2.3 del presente accordo, viene rilasciato un attestato tipo dell'esercizio dell'attività di autista su presentazione delle buste paga o dei certificati di lavoro corrispondenti al periodo di esercizio dell'attività di autista secondo le modalità del paragrafo a). Nessun attestato di questa natura potrà essere rilasciato dopo il 1° luglio 1997;

- c) per il personale che abbia ricevuto la formazione iniziale di cui all'articolo 2-2 del presente Accordo (CAP) un attestato è rilasciato dagli organismi o centri di formazione autorizzati dietro presentazione del diploma o di un attestato di frequenza di stage per gli autisti;

- d) per il personale assunto nell'ambito del contratto di inserimento per alternanza dal 1° luglio 1995 un attestato è rilasciato dagli organismi o centri di formazione autorizzati nel caso che il personale interessato abbia seguito le azioni corrispondenti alla formazione iniziale minima di cui all'art. 3 del presente Accordo.

Questo attestato è rilasciato sulla base di un test finale di valutazione delle conoscenze acquisite, in mancanza dell'ottenimento di un diploma compreso nell'ambito di questi contratti;

- e) per gli altri assunti dal 1° luglio 1995 e assoggettati all'obbligo della formazione iniziale minima, un attestato è rilasciato alla fine della formazione dagli organismi o centri di formazione autorizzati. Questo certificato è rilasciato sulla base di un test finale di valutazione delle conoscenze acquisite.

15.2. Attestato di formazione continua

Per il personale che abbia ricevuto la formazione continua obbligatoria di cui all'art. 11 del presente Accordo è rilasciato un attestato dagli organismi o centri di formazione autorizzati. Questo attestato è valido per 5 anni a partire dalla data di rilascio. Questa validità può essere prolungata per una durata massima di due anni per gli autisti che debbano essere pensionati in questo intervallo di tempo.

15.3. Controllo dell'attestato

Ogni autista dovrà poter esibire l'attestato, di cui al presente articolo, in occasione dei controlli stradali. Una copia di questi attestati è conservata dal datore di lavoro in caso di controllo presso l'azienda.

15.4. Definizione dei moduli di attestato

Il modulo tipo di attestato per l'attività di conducente sarà definito dalle parti nell'ambito della Commissione Nazionale Paritetica Professionale del lavoro e della Formazione Professionale.

Il modello degli altri attestati sarà stabilito dal Ministero dei Trasporti nell'ambito del Capitolato di cui all'art. 4-2 e 12 del presente Accordo.

Articolo 16 - Calendari di applicazione

In previsione della generalizzazione, nei prossimi 5 anni a partire dall'entrata in vigore dell'Accordo:

- alla totalità degli autisti di cui all'art. 2 delle disposizioni relative alla formazione iniziale minima obbligatoria - da una parte
- alla totalità degli autisti di cui all'art. 9 delle disposizioni relative alla formazione continua obbligatoria di sicurezza - dall'altra parte

saranno proposti dalle parti sociali calendari di applicazione di concerto con i rappresentanti degli organismi di formazione autorizzati e del Ministero dei trasporti. Questi calendari potranno essere adattati tenuto conto delle verifiche previste agli articoli 7 e 14.

Articolo 17 - Entrata in vigore

Le disposizioni del presente Accordo entreranno in vigore dal 1° luglio 1995.

**ACCORDO COLLETTIVO DEL 23 NOVEMBRE 1994
SUI TEMPI DI SERVIZIO, SUI RIPOSI COMPENSATIVI
E SULLA RETRIBUZIONE DEL PERSONALE DI GUIDA MERCI SULLE LUNGHE DISTANZE**

**TITOLO I
PREAMBOLO**

Articolo I-1. Clausola di salvaguardia

L'entrata in vigore al 1° gennaio 1995 del presente accordo non deve produrre:

- riduzioni, per ciascun dipendente, del livello medio mensile delle retribuzioni effettive verificate nell'impresa durante l'anno precedente la data di entrata in vigore dell'accordo.
Per i conducenti che effettuano orari inferiori a 200 ore mensili, le retribuzioni effettive non potranno essere inferiori rispetto ai livelli garantiti dall'accordo collettivo per la durata dei tempi di servizio considerati;
- peggioramenti delle condizioni di lavoro nell'insieme delle imprese, in particolare con un prolungamento generalizzato delle durate settimanali e/o mensili dei tempi di servizio nelle imprese in cui le durate massime dei tempi di servizio risultano a un livello inferiore a quelle fissate con il presente accordo;
- rimessa in discussione degli accordi aziendali più favorevoli per l'organizzazione e per i tempi di servizio in vigore alla data di entrata in vigore dell'accordo.

**TITOLO II
CAMPO DI APPLICAZIONE**

Articolo II-1. Personale interessato all'accordo

1. Il presente accordo è applicabile al personale di guida per i trasporti su strada nazionali o internazionali di merce destinato regolarmente a servizi o traffici che comportino abitualmente, oltre ai tempi di guida, tempi di attesa alla presa e alla consegna delle merci, per la sorveglianza o la partecipazione alle operazioni di carico e di scarico, e, più in generale, il riposo giornaliero al di fuori del domicilio, nel quadro di un'attività sottoposta permanentemente a rischi di origini diverse.
2. Sono a tale titolo interessati dalle disposizioni del presente accordo le persone qualificate conducenti "lunga distanza" nei propri contratti di lavoro, cioè il personale di guida destinato, nel trasporto stradale di merci, a servizi che li obblighino ad almeno sei riposi giornalieri per mese fuori dal loro domicilio (circolare del Ministero dei Trasporti del 18 luglio 1993).
3. Il presente accordo si applica anche al personale di guida dei traslocatori, secondo le disposizioni dell'articolo VIII-3.

**TITOLO III
TEMPI DI SERVIZIO**

Articolo III-1. Definizione

1. L'obiettivo delle parti firmatarie del presente accordo è di tenere conto dei tempi trascorsi dal personale di guida al servizio dell'impresa, nell'esercizio del loro mestiere.
2. L'insieme di tali tempi o tempo di servizio, comprende, per propria natura, periodi di intensità variabile dell'attività.
3. A tale proposito, si tiene conto al 100% della loro durata per:
 - i tempi di guida;
 - i tempi per altri lavori quali il carico, lo scarico, la manutenzione del veicolo, formalità amministrative;
 - i tempi a disposizione quali la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico senza parteciparvi, e/o i tempi di attesa durante i quali, sebbene non tenuto a restare al proprio posto, il conducente non può disporre liberamente del proprio tempo.

Al contrario, non si tiene conto quale tempo di servizio dell'insieme delle interruzioni, riposi, tempi nei quali il conducente non esercita alcuna attività e dispone liberamente del proprio tempo.

Articolo III-2. Conteggio dei tempi di servizio

1. La normativa per conteggiare il tempo di servizio è quella per l'utilizzo del selettore dei tempi del cronotachigrafo o di ogni altro apparecchio d'informazione a bordo del veicolo, sia per valutare i tempi di guida che i tempi diversi dalla guida e dal riposo; l'uso del selettore è promosso sia dai datori di lavoro che dai rappresentanti del personale.

2. La mancanza o il cattivo uso del selettore, se appaiono sistematici:

- competono al potere disciplinare del datore di lavoro, quando essi siano attribuibili al conducente;
- sono sanzionati secondo le disposizioni regolamentari in vigore, quando sono attribuibili al datore di lavoro.

3. Per consentire un'applicazione generalizzata presso tutte le imprese delle disposizioni del presente articolo, con particolare riferimento all'obiettivo di trasparenza sui tempi di servizio realmente praticati e sulla loro retribuzione al 100%, le imprese potranno applicare le disposizioni dei comma 3 e 4 che seguono.

4. Conformemente alla legislazione in vigore, possono essere conclusi accordi aziendali, con i soli delegati sindacali quando esistono, mirati esclusivamente all'applicazione del presente accordo sia per ciò che concerne il calcolo delle ore e la loro retribuzione sia per la riduzione effettiva del tempo di servizio. Tali accordi, dopo la loro conclusione, sono comunicati dall'impresa all'ispettorato del lavoro per i trasporti territorialmente competente.

5. Nelle altre imprese (senza delegati sindacali) i capi dell'azienda dovranno, prima del 31 marzo 1995, prendere contatto con gli uffici competenti dell'ispettorato del lavoro per presentare le procedure che intendono attuare per mettere in applicazione il presente accordo, sia per il calcolo delle ore e per la loro retribuzione, sia per la riduzione effettiva del tempo di servizio.

Queste procedure, prima della loro applicazione, devono ottenere il parere dell'ispettore del lavoro che deve essere trasmesso all'impresa e comunicato al personale interessato. In mancanza di risposte dell'ispettorato entro le tre settimane successive alla data della richiesta di parere l'impresa può dare applicazione alle procedure proposte.

Le imprese dovranno in seguito presentare allo stesso ispettorato i risultati effettivamente realizzati via via che essi sono ottenuti.

6. Gli accordi aziendali conclusi o le iniziative proposte non potranno, in ogni caso, avere come effetto l'adozione di misure meno favorevoli per il personale di quelle previste dal presente accordo, in particolare per quanto riguarda il calcolo della durata del servizio e, specialmente, non dovranno provocare la sottovalutazione dei tempi diversi dalla guida per la retribuzione dei tempi di servizio, per l'attribuzione dei riposi compensativi e per il rispetto dei limiti massimi di durata dei tempi di servizio previsti all'articolo VII-1.

7. Il contratto di lavoro dei conducenti riguardanti il presente accordo deve, secondo le disposizioni dell'articolo 11 del CCNL, fare obbligatoriamente riferimento al presente articolo.

8. Nei casi eccezionali in cui il conducente è presente nell'impresa al di fuori della sua normale attività, il suo tempo di retribuzione è calcolato secondo il tempo effettivamente lavorato nell'impresa il giorno considerato, che non deve risultare inferiore all'orario normale praticato dalla stessa.

9. Le parti firmatarie del presente accordo convengono di rincontrarsi agli inizi dell'anno 1996 per affrontare le eventuali difficoltà applicative del presente articolo, riscontrate nel corso del 1995, sulla valutazione dei tempi diversi dalla guida.

TITOLO IV

RETRIBUZIONE DEL TEMPO DI SERVIZIO

Articolo IV-1. Retribuzione effettiva

1. I tempi di servizio definiti all'articolo III-1, conteggiati secondo le disposizioni dell'articolo III-2, devono produrre la corresponsione di una retribuzione corrispondente alla totalità di detti tempi.

2. Le spese di trasferta non fanno parte della retribuzione effettiva.

3. La retribuzione effettiva mensile, quale che sia la sua struttura, non deve risultare inferiore alla retribuzione mensile professionale garantita corrispondente al livello del conducente, alla sua anzianità di servizio nell'impresa e alla durata del suo tempo di servizio conteggiata per il mese considerato.

Articolo IV-2. Ore straordinarie

Le ore del tempo di servizio sono maggiorate:

- del 25%, oltre le 169 ore mensili sino a 200
- del 50%, oltre le 200 ore.

Articolo IV-3. Retribuzione mensile professionale garantita (RMPG)

1. E' istituita una RMPG il cui ammontare, per una durata mensile di 200 ore di tempo di servizio, è fissata nella tabella allegata al presente accordo.

2. I valori della tabella sono maggiorati:

- delle indennità convenzionali previste dagli articoli 7 ter, comma a e b (giorni festivi lavorati), 7 quater (domeniche lavorate) e 24 bis (lavoro notturno)
- delle percentuali di anzianità
 - 2% dopo 2 anni di presenza nell'impresa
 - 4% dopo 5 anni
 - 6% dopo 10 anni
 - 8% dopo 15 anni.

L'anzianità effettiva decorre a partire dalla data della stesura del contratto di lavoro.

Per i conducenti titolari del certificato di attitudine professionale (CAP) l'anzianità è maggiorata di due anni all'atto dell'assunzione e del passaggio alle fasce di anzianità successive.

Articolo IV-4. Raffronto della retribuzione effettiva e della RMPG

1. La remunerazione effettiva definita all'articolo IV-1 deve essere raffrontata con i valori della RMPG fissata nella tabella annessa al presente accordo.

2. Per tale confronto si tiene conto degli elementi di retribuzione, salario e premi, versati per l'attività del mese considerato, escludendo gratifiche di carattere benevolo ed eccezionale. Gli elementi di retribuzione a pagamento differiti (tredicesima, premio per le vacanze) non entrano nel confronto.

Articolo IV-5. Disposizioni generali

Nel presente accordo, le disposizioni degli articoli IV-1, IV-3 e IV-4, specifiche per i conducenti merci "lunga distanza":

- sostituiscono quelle degli articoli 12 e 13 del CCNL
- non pregiudicano la definizione delle retribuzioni garantite ottenute nel corso di trattative che si apriranno per altre categorie di conducenti merci.

TITOLO V

RIPOSO COMPENSATIVO

Articolo V-1. Principi

1. Ogni conducente "lunga distanza" deve beneficiare di riposi compensativi effettivi come contropartita della durata reale dei tempi di servizio.

2. I riposi compensativi accordati secondo le disposizioni dell'articolo V-2 del presente accordo non potranno essere cumulati con i riposi compensativi già riconosciuti dalle imprese.

3. Il riconoscimento dei giorni di riposo compensativo non ostacola l'applicazione di disposizioni regolamentari e convenzionali più favorevoli.

4. I giorni di riposo compensativo, cumulabili con i riposi settimanali presso il proprio domicilio, sono presi al più tardi nei tre mesi successivi alla loro registrazione sul foglio paga con giornate intere; con mezze giornate, se lo richiede per iscritto il dipendente. Il riconoscimento effettivo del riposo compensativo è la regola, dietro responsabilità del datore di lavoro. In caso di rottura del rapporto di lavoro, per qualsiasi causa, è corrisposta un'indennità compensativa dei riposi compensativi non effettuati.

5. Il riposo compensativo è un indennizzo che non deve produrre alcuna riduzione della retribuzione che il conducente avrebbe ricevuto se egli avesse lavorato durante le giornate considerate.

Articolo V-2. Calendario di riconoscimento dei riposi compensativi

1. A partire dal 1° ottobre 1995 i riposi compensativi sono riconosciuti in ragione di:
 - mezza giornata a partire da 200 sino a 219 ore mensili di servizio
 - una giornata a partire da 200 e sino a 239 ore mensili di servizio
 - una giornata e mezzo a partire da 240 ore mensili di servizio.
2. A partire dal 1° gennaio 1997, i riposi compensativi sono riconosciuti in ragione di:
 - mezza giornata a partire da 200 e sino a 214 ore mensili di servizio
 - una giornata a partire da 215 e sino a 224 ore mensili di servizio
 - una giornata e mezza a partire da 225 e sino a 229 ore mensili di servizio
 - due giornate a partire da 230 ore mensili di servizio.

TITOLO VI **FOGLIO PAGA**

Articolo VI-1. Presentazione e utilizzazione

1. A partire dal 1° ottobre 1995, per assicurare la trasparenza sulla durata dei tempi di servizio e sulla loro retribuzione, e per controllare il riconoscimento dei riposi compensativi, il foglio paga o il rilevamento mensile di attività deve obbligatoriamente indicare, con regolarizzazione eventuale nel mese successivo, tenendo conto del periodo necessario per la loro conoscenza effettiva:

- la durata dei tempi di guida
- la durata dei tempi diversi dalla guida
- la somma di tali tempi, che costituisce il tempo di servizio retribuito, riassunti mensilmente
- le informazioni sui riposi compensativi acquisiti in funzione del tempo di servizio effettuato.

2. Dal 30 settembre 1995 al più tardi, le parti firmatarie metteranno a punto il modello tipo dei documenti specifici per i conducenti citati nel presente articolo.

3. In caso di contestazione delle indicazioni riportate sul foglio paga, il personale di guida ha diritto ad ottenere, senza spese, i dischi del cronotachigrafo interessati e/o gli elementi che sono serviti di base per l'elaborazione del foglio paga contestato.

TITOLO VII **RIDUZIONE DEI TEMPI DI SERVIZIO**

Articolo VII-1. Calendario

1. Nel rispetto delle disposizioni del regolamento CE sulla durata dei tempi di guida e di riposo, la durata massima del tempo di servizio per i conducenti "lunga distanza" fissata qui di seguito costituisce limite massimo che non può essere superato per nessun motivo.

2. Per il conteggio della durata massima dei tempi di servizio sono conteggiati i giorni festivi legali, le ferie pagate, i riposi compensativi, i tempi di formazione e di attività sindacale.

a) Dall'1 ottobre 1995, la durata massima del tempo di servizio dei conducenti "lunga distanza" non dovrà superare:

- 240 ore al mese (mediamente 55 ore/settimana)
- 60 ore per settimana isolata;

b) dall'1 gennaio 1997 la durata massima non dovrà superare:

- 230 ore al mese (mediamente 53 ore/settimana)
- 56 ore per settimana isolata;

b) dopo il 31 dicembre 1997, le imprese francesi di trasporto stradale di merci ritengono di non potersi inserire nella concorrenza europea se non saranno attuate regole comuni per tutte le imprese dell'Unione Europea. A tale scopo le parti sociali convengono di far progredire l'Europa sociale dei trasporti verso un plaffonamento, a partire da:

- 1° gennaio 1998, durata massima del tempo di servizio dei conducenti "lunghe distanze" a 220 ore/mese
- 1° gennaio 1999 a 200 ore/mese.

3. Le durate massime del tempo di servizio fissate dal presente articolo non pregiudicano quelle derivanti dalle negoziazioni che si apriranno per altre categorie di conducenti merci.

TITOLO VIII **DISPOSIZIONI DIVERSE**

Articolo VIII-1. Commissione nazionale di monitoraggio dell'accordo

1. E' istituita, in seno alla Commissione nazionale di conciliazione, una Commissione nazionale di monitoraggio dell'accordo.

2. La Commissione ha per scopo:

- assicurarsi del rispetto delle condizioni dell'accordo, particolarmente sulla trasparenza del tempo di servizio e sull'integrale sua retribuzione
- esaminare le eventuali controversie relativamente alle difficoltà applicative dell'accordo
- fare un bilancio di dette controversie, a ciascuna delle tappe di calendario fissate, basandosi sulle informazioni raccolte dalle parti sociali, particolarmente in materia di riduzione del tempo di servizio e delle sue conseguenze sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro.

A questo fine, la Commissione dispone delle informazioni risultanti dai rilevamenti statistici ed amministrativi disponibili e, se necessario, patrocinati dalle parti sociali specialmente a livello regionale.

Articolo VIII-2. Personale di guida "corta distanza"

Le parti firmatarie convengono di avviare, prima del luglio 1995, una negoziazione sul tempo di servizio, sui riposi compensativi e sulle retribuzioni del personale di condotta "corta distanza.

Articolo VIII-3. Personale di guida dei traslochi

Le parti convengono di avviare, prima del luglio 1995, una negoziazione per adattare ai conducenti dei traslochi le disposizioni sul numero minimo mensile delle notti trascorse fuori dal proprio domicilio per essere considerato conducente "lunghe distanze".

Articolo VIII-4. Aggiornamento della tabella RMPG

Le parti si incontreranno al più tardi alla fine del secondo trimestre 1997 per esaminare i valori delle RMPG fissate dalle tabelle allegate al presente accordo, tenendo conto dell'evoluzione generale dei prezzi e delle retribuzioni garantite dal CCNL.

Articolo VIII-5. Entrata in vigore

Il presente accordo entra in vigore il 1° gennaio 1995, affinché le imprese possano assumere le iniziative necessarie alla sua applicazione effettiva, nel rispetto delle scadenze fissate.

ALLEGATO

Retribuzione mensile professionale garantita (RMPG) per 200 ore mensili di tempo di servizio (franchi francesi)					
Livello	Da 1° ottobre 1995 - Qualsiasi sia l'anzianità				
128 M	7.544				
138 M	7.544				
150 M	7.750				
	Da 1° gennaio 1997				
	All'assunzione	Dopo 2 anni	Dopo 5 anni	Dopo 10 anni	Dopo 15 anni
128 M	7.695	7.849	8.003	8.157	8.311
138 M	7.706	7.860	8.014	8.168	8.322
150 M	8.015	8.175	8.336	8.496	8.656
	Da 1° gennaio 1998				
128 M	7.849	8.006	8.163	8.320	8.477
138 M	7.873	8.030	8.188	8.345	8.503
150 M	8.272	8.437	8.603	8.768	8.934

CODICE GENERALE IMPOSTE

Art. 934

Le disposizioni relative al bollo dei contratti di trasporto ferroviario sono estese alle imprese di trasporto pubblico stradale e di passeggeri e merci. Le modalità di applicazione sono determinate da un decreto che precisa le condizioni nelle quali devono essere bollati, conservati e inviati ai rappresentanti dell'amministrazione le lettere di vettura, le ricevute, i bollettini di spedizione o gli altri documenti sostitutivi, nonché la forma ed il termine nei quali le imprese di trasporto pubblico stradale sono tenute a sottoscrivere una dichiarazione di esistenza. Questo decreto (Allegato III che segue) fissa, inoltre, la data di inizio per l'applicazione del presente articolo.

Articolo 942

Le disposizioni dell'articolo 934, relative all'imposta di bollo dei contratti di trasporto su strada, non sono applicabili alle imprese di trasporto che operano entro un raggio di 20 km.

ALLEGATO III DEL CODICE GENERALE IMPOSTE

Art. 313W

In occasione di un trasporto pubblico stradale di merci viene compilata per ciascun destinatario una lettera di vettura alle condizioni previste dall'art. 102 del codice di commercio; un esemplare di questa lettera di vettura deve essere obbligatoriamente conservato dal trasportatore, dallo spedizioniere o dall'intermediario di trasporto.

In mancanza di lettera di vettura, i trasportatori, gli spedizionieri o gli intermediari sono tenuti ad emettere, per ogni spedizione, una ricevuta staccata da un blocco a madre-figlia.

Su entrambe le copie sono indicati il nome e l'indirizzo dello speditore, la natura, il peso e la designazione degli oggetti trasportati, il nome e l'indirizzo del destinatario, l'ammontare e le modalità di pagamento del prezzo del trasporto. Si dichiara, inoltre, se la spedizione è gravata di contrassegno.

Le matrici sono numerate; il numero della matrice è riprodotto sulla ricevuta corrispondente e sulla copia stabilita in virtù dell'articolo 313X. I blocchi delle matrici sono numerati con una serie caratteristica di ciascuna impresa. Prima dell'utilizzo, sono registrati su un carnet che indica la data della loro messa in servizio.

Una stessa spedizione non può comprendere che il carico di un solo veicolo a meno che non si tratti di partite indivisibili o che esistano prescrizioni particolari per taluni traffici.

Articolo 313X

La ricevuta indicata nell'articolo 313W è in doppio esemplare. Una copia è consegnata allo speditore, l'altra accompagna la spedizione e rimane al destinatario.

Articolo 313Y

Quando una lettera di vettura è stata emessa secondo le condizioni previste al 1° comma dell'art. 313W, una copia deve accompagnare la spedizione.

Art. 313Z

Quando la spedizione, affidata inizialmente ad un trasportatore stradale, ad uno spedizioniere o ad un intermediario, deve essere completata per ferrovia, il trasportatore, lo spedizioniere o l'intermediario che ha ricevuto l'ordine di spedizione deposita alla stazione di partenza, con gli altri documenti relativi al trasporto, l'esemplare della ricevuta o la copia della lettera di vettura menzionati agli articoli 313X e 313Y che devono accompagnare la merce fino a destinazione. La stazione di partenza appone il timbro e data sul documento in questione che indirizza essa stessa alla stazione destinataria assieme alla dichiarazione di spedizione, al bollettino di accompagnamento o alla lettera di vettura.

Se il trasporto è oggetto di una operazione di groupage regolata dall'art. 940 del codice generale delle imposte, gli esemplari delle ricevute o le copie delle lettere di vettura di cui agli articoli 313X e 313Y sono depositate alla stazione di partenza assieme al bordereau compilato secondo le prescrizioni del 1° comma dell'art. 940. La stazione di partenza appone il proprio timbro e data sul documento in questione che indirizza essa stessa alla stazione di destino con gli altri documenti relativi alla spedizione collettiva. In questo caso il trasportatore, lo spedizioniere o l'intermediario autore del groupage è dispensato dall'emettere le ricevute speciali per ogni destinatario previste al 2° comma dell'art. 940 e dal quietanzare l'imposta di bollo corrispondente.

Art. 313AA

Il diritto di bollo applicabile alle lettere di vettura e alle ricevute previste dall'art. 313W può essere quietanzato con l'impiego di macchine timbratrici.

Art. 313AB

La ricevuta o la lettera di vettura prevista dall'art. 313W copre la spedizione fino alla destinazione indicata sulla ricevuta o sulla lettera di vettura stessa qualunque sia il numero dei trasportatori che intervengono successivamente nel corso del trasporto.

Art. 313AC

Per ogni spedizione proveniente dall'estero o da territori d'oltremare che prosegue in Francia, è emessa, da parte del trasportatore, dello spedizioniere o dell'intermediario che trasporta, prende in carico o riceve i colli alla frontiera, la ricevuta prevista al 2° e 3° comma dell'art. 313W. L'esemplare di questa ricevuta destinata allo speditore non viene compilato.

Art. 313AD

Le disposizioni che precedono non sono applicabili alle spedizioni del peso inferiore ai 50 kg:

- con veicoli che effettuino a titolo principale trasporto pubblico di passeggeri;
- con veicoli che effettuino unicamente trasporti pubblici di merci e che circolino, secondo orari regolari, su itinerari determinati, nelle zone previste all'art. 14 del decreto n. 86-567 del 14 marzo 1986 (zona corta).

Art. 313AE

Le persone e le imprese di cui al 1° comma dell'art. 942 del codice generale delle imposte sono quelle che assicurano il trasporto o la distribuzione delle merci all'interno di uno stesso comune o in comuni situati in un'area di 20 km.

Art. 313AF

I trasportatori, gli spedizionieri o gli intermediari di trasporto sono tenuti a sottoscrivere una dichiarazione preliminare di esistenza presso l'ufficio imposte del loro domicilio o della loro sede e, se del caso, presso l'ufficio imposte di ogni filiale, agenzia o deposito. La dichiarazione indica:

1. nome e cognome del dichiarante o ragione sociale dell'impresa se si tratta di una società;
2. domicilio o sede sociale dell'impresa;
3. denominazione commerciale dell'impresa, se prevista;
4. la natura esatta dell'attività esercitata;
5. la data di inizio dell'attività e dell'apertura della filiale, dell'agenzia o del deposito.

La dichiarazione è autenticata, datata e firmata dal capo dell'impresa. Le dichiarazioni fatte nelle agenzie e filiali dovranno contenere la designazione dell'impresa principale. In caso di cambiamento di sede, sia dell'impresa principale che di una agenzia o di una filiale, le dichiarazioni sono fatte ai servizi e nelle forme qui sopra determinate.

Art. 313AG

I trasportatori, gli spedizionieri o gli intermediari e i mittenti e i destinatari, quando sono sottoposti al diritto di comunicazione regolato dal capitolo VII del libro II del codice generale delle imposte, devono conservare durante il termine previsto dall'art. U 82 del libro della procedure fiscali tutti i documenti di contabilità e gli altri necessari alla verifica dell'amministrazione e, senza che questa enunciazione sia limitativa, le lettere di vettura, le matrici e le ricevute previsti dall'art. 313W.

Art. 313AH

Le imprese di trasporto che, dopo aver eseguito il prelievo della merce presso i mittenti, sistemino la stessa in locali dai quali inviarla alla destinazione finale, sono dispensate dall'emettere, al momento della presa in consegna, la ricevuta prevista dall'art. 313W. La stesura del documento può essere differita fino alla rispedizione della merce a condizione che la prima fase del trasporto si effettui nei limiti della zona nella quale queste imprese esercitano la propria attività autorizzata.

Art. 313AL

Per le spedizioni in groupage l'utilizzo dei bollati a fogli mobili è subordinato ad una autorizzazione ottenuta alle stesse condizioni del pagamento su estratti conto.

**ORDINANZA DEL 19 MAGGIO 1987
COSÌ COME MODIFICATA DALL'ORDINANZA DEL 5 AGOSTO 1992 E DEL 22 FEBBRAIO 1996
RELATIVA AI DOCUMENTI CHE SI DEVONO TROVARE A BORDO DEI VEICOLI
ADIBITI AL TRASPORTO SU STRADA DI MERCI**

Articolo 1

Le persone fisiche o giuridiche che effettuano trasporti di merci su strada a mezzo di veicoli il cui peso massimo autorizzato è pari o superiore a 7,5 t devono presentare, ad ogni richiesta degli agenti incaricati del controllo dei trasporti su strada, un documento che permetta agli stessi di definire la natura giuridica dei trasporti effettuati, secondo le condizioni che seguono.

TITOLO I

***TRASPORTI EFFETTUATI DA IMPRESE CHE NON ESERCITANO ATTIVITÀ DI TRASPORTO PUBBLICO SU STRADA
DI MERCI O ATTIVITÀ DI NOLEGGIO DI VEICOLI INDUSTRIALI***

Articolo 2

1. I trasporti stradali di merci effettuati per conto proprio da persone fisiche o giuridiche ovvero nelle condizioni definite dall'art. 45 (1°, 3° e 9°) del decreto n. 86-567 del 14 marzo 1986 modificato, devono essere accompagnati da un documento che può essere una fattura, un buono di presa o di consegna oppure rivestire un'altra forma.

2. Il documento comporta obbligatoriamente, le seguenti indicazioni:

- la data del ritiro o della spedizione;
- il nome e l'indirizzo del mittente;
- il nome e l'indirizzo del destinatario;
- il luogo di carico;
- il luogo di scarico;
- la natura della merce, il suo peso ed il suo volume.

3. Qualora si tratti di operazione di raccolta o di consegna che riguardano più mittenti o destinatari, possono essere citati soltanto:

- la data del trasporto;
- il nome e l'indirizzo del destinatario in caso di raccolta o di più spedizionieri;
- il nome e l'indirizzo del mittente, in caso di più destinatari;
- il primo luogo di carico e l'ultimo di scarico;
- la natura delle merci.

Articolo 3

Il documento citato al precedente articolo non è richiesto:

- 1) per trasporti effettuati su una distanza non superiore a 50 km, calcolata tra il primo luogo di carico e l'ultimo luogo di scarico;
- 2) per i seguenti trasporti, qualsiasi sia la distanza del trasporto:
 - trasporti effettuati per vendita ambulante ovvero dimostrazione di materiali o di prodotti;
 - trasporti di animali da circo ovvero di materiale per circo o fiera;
 - trasporti effettuati da venditori ambulanti per recarsi ai mercati o alle fiere;
 - trasporti di terra, pietre, materiale di demolizione, sabbia, materiali per costruzioni in corso di realizzazione.

TITOLO II

TRASPORTI EFFETTUATI DA IMPRESE CHE ESERCITANO UN'ATTIVITÀ DI TRASPORTO SU STRADA DI MERCI PER CONTO DI TERZI

Articolo 4

I trasporti su strada di merci effettuati da un'impresa che eserciti attività di trasporto pubblico su strada sono soggetti, nelle condizioni di seguito elencate, alla compilazione di una lettera di vettura a carico completo (LVC).

Articolo 5

1. La compilazione della LVC è obbligatoria per tutte le spedizioni di peso non inferiore a 3 t quando siano effettuate ad una distanza pari o superiore a 150 km.
2. La distanza da prendere in considerazione è quella che risulta dalla tabella delle distanze stabilita dal Comitato Nazionale Stradale (CNR).
3. Quando la partita non corrisponde alla precedente definizione, il documento fiscale stabilito dall'art. 934 del Codice Generale delle Imposte e dell'art. 313 W dell'allegato III del Codice, può sostituire la LVC.

Articolo 6

1. La partita è definita in conformità all'art. 2-1 del contratto tipo per le partite non inferiori a 3 t.
2. Quando la spedizione è frazionata, è obbligatoria una LVC per ogni frazione della spedizione. Ogni LVC dovrà fare riferimento alle altre LVC relative alla stessa spedizione.
3. La LVC o il documento che può sostituirla in virtù di questa ordinanza, devono essere esibiti ad ogni richiesta degli agenti incaricati dei controlli.

Articolo 7

1. Ogni LVC è composta da un fascicolo autocopiante composto da cinque fogli:
 - il primo destinato al mittente;
 - il secondo consegnato al destinatario;
 - il terzo, che accompagna la merce, riceve la firma di ricevuta del destinatario che constata la consegna della merce;
 - il quarto è destinato al controllo: deve essere a bordo del veicolo ed essere presentato ad ogni richiesta degli agenti incaricati del controllo. A fine trasporto può restare in disponibilità del conducente che può utilizzarlo per le proprie necessità;
 - il quinto costituisce la matrice che è conservato dall'impresa.
2. Prima di ogni trasporto, l'impresa deve compilare la LVC con le seguenti indicazioni:
 - data di compilazione del documento
 - identificazione del trasportatore
 - dati di immatricolazione del o dei veicoli a motore e/o rimorchiati utilizzati per il trasporto
 - distanze
 - istruzioni del trasportatore ai conducenti, in applicazione dell'ordinanza del 6 gennaio 1993 (ordine di missione)
 - identificazione del cliente
 - identificazione della merce dichiarata dal mittente (numero, natura, peso, volume, metri)
 - se del caso, trasporto di merci pericolose o a temperatura controllata
 - ragione sociale del mittente e indirizzo completo del luogo di carico
 - ragione sociale del destinatario e indirizzo completo del luogo di scarico.

3. In fase di carico, la LVC deve essere completata dal conducente con le seguenti indicazioni:

- data e ora di arrivo al luogo di carico
- data e ora di partenza del veicolo caricato.

Queste indicazioni sono effettuate in contraddittorio e sono oggetto di firma congiunta del conducente e del mittente; in caso di disaccordo, il conducente ne dà indicazione nella rubrica “osservazioni o riserve”.

4. In fase di scarico, la LVC deve essere completata dal conducente con le seguenti indicazioni:

- data e ora di arrivo al luogo di scarico
- data e ora di partenza del veicolo scaricato

Queste indicazioni sono effettuate in contraddittorio e sono oggetto di firma congiunta del conducente e del destinatario; in caso di disaccordo, il conducente ne dà indicazione nella rubrica “osservazioni o riserve”.

5. Durante le fasi di carico o scarico, si indicano, se ci sono, le prestazioni accessorie effettuate dal conducente oltre la guida, oltre la preparazione del veicolo al carico o scarico o la messa in opera delle attrezzature del veicolo. Le prestazioni accessorie non previste inizialmente dal contratto di trasporto sono confermate dal richiedente beneficiario delle prestazioni stesse, sottoscrivendo la rubrica “nome del richiedente”.

Articolo 8

Le LVC sono riunite in carnets; questi possono essere sostituiti da gruppi di fogli continui e corrispondenti alle condizioni fissate dal CNR.

Articolo 9

E' approvato il modello di LVC allegato alla presente ordinanza.

Articolo 10

1. La stampa della LVC, l'emissione dei carnet ed il loro rilascio alle imprese, sono gestiti dal CNR sotto controllo del Ministro dei trasporti.

2. Una convenzione stipulata tra il Ministro dei trasporti ed il CNR stabilisce le modalità di applicazione del presente articolo, specialmente le condizioni del rilascio alle imprese da parte dell'organizzazione professionale designata nella convenzione stessa.

Articolo 11

I direttori regionali dei trasporti sono periodicamente informati sul rilascio e sulla destinazione dei carnets alle imprese di trasporto della loro circoscrizione. Un elenco dei blocchi è loro trasmesso mensilmente.

Articolo 12

Il prezzo d'acquisto delle LVC è stabilito dal Ministro dei trasporti su proposta del CNR.

L'importo è uguale per tutti i trasportatori.

Articolo 13

1. I traslochi, ovvero i trasporti di mobili o di parti di mobilio effettuati con partenza o arrivo ad un magazzino e, nel caso in cui chi spedisce sia il destinatario stesso, i trasporti di mobili e di parti di mobilio usati provenienti o destinati a locali d'abitazione o locali per uso professionale, commerciale, industriale, artigianale o amministrativo, con l'eccezione di quelli il cui volume non superi i 5 metri cubi ed il cui imballaggio sia a cura del mittente, danno luogo all'emissione di un foglio di viaggio.

2. Il documento è numerato progressivamente e comporta le seguenti indicazioni:

- nome ed indirizzo dell'impresa;
- nome ed indirizzo del cliente;
- tipo di esecuzione del trasporto;
- volume del mobilio;
- luogo di carico e di consegna;
- data finale delle operazioni di carico e consegna;
- autorizzazioni che coprono il trasporto.

3. Il foglio di viaggio è emesso in quattro esemplari. I primi tre vanno rispettivamente:

- a) al cliente prima del trasporto;
- b) al cliente alla fine dell'esecuzione delle operazioni previste dal foglio di viaggio; quest'esemplare deve accompagnare il mobilio durante il trasporto;
- c) al personale o all'impresa che esegue il servizio oppure al corrispondente destinatario; questo esemplare costituisce la bolla di consegna. Alla fine del servizio verrà sottoscritta dal cliente per ricevuta o riporterà le sue riserve; è conservata dall'impresa di trasloco.

Il quarto esemplare è la matrice ed è conservato dall'impresa.

TITOLO III

LOCAZIONE DI VEICOLI INDUSTRIALI CON CONDUCENTE DOTATI DI AUTORIZZAZIONI O LICENZE PER LOCAZIONI MULTIPLE

Articolo 14

La locazione di veicoli industriali da destinare al trasporto stradale di merci, muniti di apposita autorizzazione o di licenza per locazioni multiple, è soggetto all'emissione di un foglio di locazione.

- Omissis -

TITOLO IV

DISPOSIZIONI DIVERSE

Articolo 27

Le LVC e i fogli di locazione definiti nella presente ordinanza, devono essere conservati dalle imprese per un periodo di due anni, a disposizione degli agenti incaricati dei controlli.

**ORDINANZA DEL 29 FEBBRAIO 1996
APPROVAZIONE DI UN MODELLO DI DOCUMENTO
VALIDO COME LETTERA DI VETTURA AI FINI FISCALI
(LETTERA DI VETTURA MESSAGGERIE)**

Articolo 1

E' approvato il modello di documento fiscale, annesso alla presente ordinanza, secondo le condizioni previste all'articolo 934 del Codice generale delle imposte e all'articolo 313-W dell'allegato III del Codice.

Articolo 2

Le imprese dotate di attrezzature telematiche ed autorizzate a corrispondere l'imposta di bollo con estratti mensili possono, a richiesta, essere dispensate dal tenere a bordo dei veicoli le ricevute o il borderau riepilogativo di carico previsto all'articolo 3 dell'ordinanza dell'11 febbraio 1991, alle seguenti condizioni:

- a) la dispensa copre i trasporti di collettame da deposito a deposito, o dalla sede del primo trasportatore a quella dell'ultimo che è incaricato del deconsolidamento e della distribuzione; la dispensa precisa l'estensione e le condizioni tecniche di dematerializzazione dei documenti;
- b) la dispensa si applica alla circolazione dei veicoli dell'impresa e a quelli locati o noleggiati a condizione che siano presenti a bordo dei veicoli tabulati informatici riepilogativi delle caratteristiche della spedizione, tranne per i trasporti a monte effettuati tra il mittente e la sede del primo trasportatore; questo tabulato comporta per ciascuna spedizione le seguenti informazioni:
 - numero di riferimento della spedizione
 - designazione del mittente
 - designazione del destinatario
 - luogo di distribuzione
 - numero dei colli
 - natura della merce
 - peso netto trasportato
 - data di consegna

Il tabulato sostituisce il borderau riepilogativo di carico previsto all'articolo 3 dell'ordinanza 11 febbraio 1991.

- c) l'indicazione dell'autorizzazione di dispensa figura sul certificato di iscrizione dell'impresa nel registro dei trasportatori o sulla lettera di vettura-carico completo compilata dal trasportatore noleggiato
- d) la dispensa è accordata dal Prefetto della regione ove ha sede l'impresa.

**ORDINANZA DELL'11 FEBBRAIO 1991
COSÌ COME MODIFICATA DALL'ORDINANZA DEL 29 FEBBRAIO 1996
RELATIVA AI DOCUMENTI DA COMPILARE E CONSERVARE A CURA DEGLI SPEDIZIONIERI
CHE SVOLGONO ATTIVITÀ COLLETTAMISTICA, DI DISTRIBUZIONE O DI NOLEGGIO DI TRASPORTI**

Articolo 1

Gli spedizionieri che svolgono attività collettamistica, di distribuzione o di noleggio di trasporti, citate all'articolo 1 del decreto n. 90-200 del 5 marzo 1990, devono compilare e conservare i documenti stabiliti dalla presente ordinanza.

Articolo 2

Gli spedizionieri che esercitano attività collettamistica devono compilare:

- una lettera di vettura o una ricevuta per ogni spedizione
- una distinta (borderau) riepilogativa del carico per ogni gruppo di spedizioni consolidate.

Articolo 3

La distinta riepilogativa deve riportare, come minimo, le seguenti indicazioni:

- identificazione della ditta che esegue la spedizione consolidata
- luogo di formazione della spedizione
- numero dei colli
- peso totale del carico
- indicazione, se del caso, che fanno parte del carico colli di materie pericolose o che devono essere trasportati a temperatura controllata
- in caso di noleggio di un trasportatore, identificazione dello stesso.

Articolo 4

Una copia del documento citato all'art. 2 della presente ordinanza accompagna il veicolo. Tuttavia le imprese che sono dotate di sistemi telematici possono essere esentate da quest'obbligo.

Articolo 5

1. Gli spedizionieri che svolgono attività di raccolta-distribuzione in città devono compilare, per ogni spedizione, una lettera di vettura o una ricevuta, sia che questa spedizione sia compresa o no in un gruppo di spedizioni consolidate.
2. Quando la spedizione non è a collettame, una copia della lettera di vettura o della ricevuta è rilasciata al trasportatore ed accompagna il veicolo.

Articolo 6

1. I documenti citati agli articoli 2 e 5 della presente ordinanza, compilati dall'impresa o da una sua filiale, sono estratti di registri numerati a madre-figlia, conservati in ordine cronologico di spedizione o invio.
2. Le matrici, eventualmente completate dopo il trasporto o, nel caso citato all'articolo 4 le informazioni memorizzate, devono essere conservate dallo spedizioniere per un periodo di tre anni per essere mostrate o riprodotte ad ogni ispezione della Finanza.

Articolo 7

1. Gli spedizionieri che hanno commissionato operazioni di trasporto a carico completo sono tenuti a registrare in ordine cronologico ogni operazione che hanno affidato ad un trasportatore in conto terzi.
2. La registrazione è effettuata in ciascuna sede o filiale dello spedizioniere.
3. Sono richieste, come minimo, le seguenti indicazioni:
 - identificazione della sede o della filiale, nonché numero di iscrizione al registro degli spedizionieri;
 - identificazione del vettore;
 - nome, indirizzo del mittente e luogo di carico;
 - nome, indirizzo del destinatario e luogo di consegna;
 - natura della merce e peso lordo;
 - data di presa in consegna;
 - data e ora di carico e di partenza del veicolo che effettua il trasporto;
 - numero della lettera di vettura, della ricevuta o della bolla di accompagnamento merci compilata dal vettore;
 - prezzo del trasporto fatturato al cliente;
 - prezzo pagato al vettore;
 - supplementi e spese accessorie.
4. Lo spedizioniere deve fornire al vettore tutte le informazioni necessarie a quest'ultimo per la compilazione dei regolamentari documenti del trasporto.
5. Gli spedizionieri possono procedere alle registrazioni stabilite dal presente articolo compilando bolle di spedizione numerate e conservate in ordine cronologico delle spedizioni, riportanti come minimo le indicazioni elencate al terzo comma del presente articolo.
6. Le registrazioni o, se l'impresa ha optato per la compilazione delle bolle di spedizione, le matrici di queste ultime, eventualmente completate dopo il trasporto, devono essere conservate dalla sede o dalla filiale dello spedizioniere per un periodo di tre anni per essere esibite ad ogni ispezione.
7. Sono consentiti sistemi informatici di registrazione dei dati, se permettono di soddisfare gli obblighi di questo articolo.

Articolo 8

Quando sono necessari più trasporti per completare una spedizione, ciascuno di questi è oggetto di una registrazione diversa da parte dello spedizioniere; quest'ultimo fornisce al vettore le indicazioni necessarie per compilare i regolamentari documenti di trasporto relativi ad ogni luogo di carico.

Articolo 9

Gli spedizionieri che esercitano contemporaneamente attività collettamistica e di noleggio di trasporti, possono adempiere agli obblighi previsti dagli articoli 3, 6 e 7 del presente decreto, per quanto riguarda la conservazione dei documenti, riportando di seguito su un solo tipo di documento le operazioni che hanno fatto eseguire.

Art. 10

L'ordinanza del 25 ottobre 1961, relativa ai documenti da compilare e conservare a cura delle imprese ausiliarie di trasporto, è abrogata.

ORDINANZA DEL 26 APRILE 1996
REGOLE DI SICUREZZA PER LE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO
EFFETTUATE DA UN'IMPRESA ESTERNA

Articolo 1

1. Le regole di coordinamento della prevenzione definite con la presente ordinanza adattano quelle enunciate negli articoli R.237-4, E.237-6, R.237-7, R.237-8 e R.237-22 del Codice del lavoro per le operazioni di carico o di scarico eseguite da imprese esterne che effettuano il trasporto di merce, con provenienza o destinazione da un luogo esterno alla recinzione dell'impresa che le utilizza, detta impresa di ricezione.
2. Si intende per operazione di carico e di scarico ogni attività per mettere sopra o dentro un mezzo per il trasporto stradale ovvero alla rimozione da esso di prodotti, valori, materiali e rifiuti di qualsiasi natura.

Articolo 2

1. Le operazioni di carico e di scarico, come definite nell'articolo precedente, devono formare oggetto di un documento scritto detto "protocollo di sicurezza" sostitutivo dello schema di prevenzione previsto agli articoli R.237-7 e successivi.
2. Il protocollo di sicurezza comprende tutte le indicazioni e le informazioni utili alla valutazione dei rischi di ogni natura prodotti dall'operazione e le misure di prevenzione e di sicurezza che devono essere osservate in ciascuna delle fasi della realizzazione dell'operazione stessa.
3. Tali informazioni riguardano in particolare:
 - a) per l'impresa di ricezione:
 - istruzioni di sicurezza, particolarmente quelle che riguardano l'operazione di carico o di scarico
 - il luogo di consegna o di ritiro, modalità di accesso e di stazionamento nei luoghi di carico o scarico, accompagnate da una scheda di istruzione per la circolazione
 - materiali ed attrezzature specifiche utilizzate per il carico o lo scarico
 - modalità di soccorso in caso di incidente
 - estremi del responsabile designato dall'impresa per la sicurezza
 - b) per l'impresa di trasporto
 - caratteristiche del veicolo, sue attrezzature
 - natura e condizioni della merce
 - precauzioni o raccomandazioni legate alla natura delle sostanze o dei prodotti trasportati, particolarmente quelle imposte dalla regolamentazione del trasporto di merci pericolose.

Articolo 3

1. Il protocollo di sicurezza definito di cui all'articolo 2 è definito tramite uno scambio tra i datori di lavoro o loro rappresentanti interessati, che deve avvenire prima della realizzazione dell'operazione
2. Ciascuna delle operazioni che non riveste il carattere di ripetitività, descritto all'articolo che segue, origina un protocollo di sicurezza specifico.

Articolo 4

Quando operazioni di carico e di scarico, relative alle stesse imprese, hanno carattere ripetitivo, quando cioè si riferiscono a prodotti o sostanze della stessa natura, quando sono effettuate negli stessi luoghi, quando sono eseguite con le stesse modalità operative, quando si utilizzano gli stessi tipi di veicoli e di attrezzature, è necessario un unico protocollo di sicurezza, definito antecedentemente alla prima operazione.

Esso resta utilizzabile per tutto il tempo durante il quale i datori di lavoro interessati ritengono che le condizioni di svolgimento delle operazioni non hanno subito modificazioni significative in uno qualsiasi degli elementi costitutivi.

Articolo 5

Nei casi in cui il fornitore non può essere identificato antecedentemente dall'impresa di ricezione, o allorquando lo scambio preventivo non ha consentito di raccogliere tutte le informazioni necessarie, in deroga alle disposizioni dell'articolo 3, l'impresa di ricezione deve fornire e raccogliere con ogni mezzo appropriato gli elementi che si riferiscono al protocollo di sicurezza.

Articolo 6

Un esemplare di ciascun protocollo, datato e firmato, è tenuto a disposizione dei comitati di igiene, di sicurezza e delle condizioni di lavoro delle imprese interessate, dell'ispettorato del lavoro, dai capi-stabilimento dell'impresa di ricezione e dell'impresa di trasporto.

**DECRETO N. 95/666 DEL 9 MAGGIO 1995
RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 91/440 CE**

TITOLO I
GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

Articolo 1

L'infrastruttura ferroviaria nazionale comprende da una parte la rete ferroviaria nazionale affidata alla Società Nazionale delle Ferrovie Francesi (SNCF), regolamentata dal presente decreto, dall'altra le strade ferrate gestite in concessione da altri enti pubblici, in particolare i binari delle banchine dei porti marittimi o per la navigazione interna. Le modalità di gestione e di accesso a queste strade ferrate sono fissate da regolamenti particolari.

Articolo 2

La consistenza e le principali caratteristiche della rete ferroviaria nazionale sono descritte dallo Stato nelle condizioni definite dal capitolato con la SNCF.

Articolo 3

SNCF è il gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale.

In tale veste, SNCF è incaricata della costruzione e della manutenzione dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale come della gestione dei sistemi di regolazione e di sicurezza.

SNCF organizza la circolazione sulla rete ferrata nazionale e si preoccupa di assicurare la fluidità della circolazione, la sua regolarità ed il rispetto della sicurezza.

In caso di disturbi alla circolazione sulla rete ferrata nazionale, SNCF assume le decisioni necessarie per assicurare il ristabilimento della normalità.

Il capitolato con la SNCF precisa le condizioni d'applicazione del presente articolo.

Articolo 4

La gestione dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale è realizzata da parte della SNCF con contabilità separata.

A carico di questa è riportato l'insieme degli oneri di gestione dell'infrastruttura: la manutenzione, l'esercizio, gli oneri finanziari e gli ammortamenti così come le spese generali della SNCF e tutte le altre spese riferentisi alla gestione dell'infrastruttura.

A credito è riportato l'insieme dei ricavi connessi alla gestione dell'infrastruttura: i canoni di utilizzo che la SNCF, gerente dell'infrastruttura, applica sia ai treni che essa assicura in quanto impresa ferroviaria, sia ai treni dei raggruppamenti internazionali e delle imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto combinato internazionale, nonchè i contributi versati dallo Stato e dagli enti territoriali ed ogni altro ricavo riferentisi alla gestione dell'infrastruttura.

Tenuto conto dei contributi versati dallo Stato e dagli enti territoriali per la gestione dell'infrastruttura, i canoni d'utilizzazione ed i ricavi vari derivanti da questa gestione devono consentire la copertura dell'insieme degli oneri di gestione dell'infrastruttura.

TITOLO II
UTILIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA DELLA RETE FERROVIARIA NAZIONALE

Articolo 5

I raggruppamenti internazionali di imprese ferroviarie aventi sede in uno Stato membro della Comunità Europea dispongono in Francia di un diritto di transito per l'effettuazione di servizi di trasporto internazionale fra gli Stati membri dove hanno sede le imprese ferroviarie che li costituiscono.

Il diritto di transito consente l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria senza dare diritto di effettuare servizi sul territorio nazionale.

Anche quando una delle imprese ferroviarie che costituiscono il raggruppamento ha sede in Francia il raggruppamento dispone di un diritto di accesso esclusivamente per l'effettuazione dei servizi di trasporto internazionale.

Articolo 6

Le imprese ferroviarie aventi sede in uno Stato membro della Comunità Europea hanno in Francia diritto d'accesso all'infrastruttura al solo fine della effettuazione di servizi di trasporto internazionale combinato di merci.

Articolo 7

Il diritto d'accesso e di transito previsto agli artt. 5 e 6 per l'utilizzo della rete ferroviaria nazionale è subordinato al rispetto delle seguenti condizioni:

- le imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto combinato internazionale o i raggruppamenti internazionali debbono avere le capacità tecniche richieste;
- le persone che assicurano la direzione permanente ed effettiva delle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporti combinati internazionali, o dei raggruppamenti internazionali con personalità giuridica devono rispondere a condizioni di onorabilità; lo stesso dicasi per le persone addette alla direzione permanente ed effettiva delle imprese ferroviarie componenti raggruppamenti permanenti che non abbiano personalità giuridica;
- le imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporto combinato internazionale o i raggruppamenti internazionali devono avere le capacità finanziarie richieste.

Le condizioni sono stabilite agli articoli 8, 9 e 10 che seguono.

Articolo 8

La condizione di capacità finanziaria è soddisfatta quando le imprese ferroviarie che svolgono servizi di trasporti combinati internazionali o i raggruppamenti internazionali dotati di personalità giuridica ovvero le imprese ferroviarie membri di raggruppamenti internazionali senza personalità giuridica rispondono alle seguenti condizioni:

- a) disporre di un capitale sociale superiore ad una soglia minima e dimostrare l'esistenza di una garanzia diretta o reale equivalente;
- b) non avere arretrati d'imposta o di contribuzioni sociali ovvero, eccezionalmente, che tali arretrati siano inferiori ad una soglia massima.

Un decreto congiunto dei Ministri dell'economia, del bilancio e dei trasporti, precisa le soglie ed i giustificativi che debbono fornire i richiedenti.

Articolo 9

La condizione della capacità tecnica è soddisfatta quando le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto combinato internazionale o i raggruppamenti internazionali dispongono di una struttura gestionale, di una struttura organizzativa, di mezzi tecnici, di personale qualificato e del materiale necessario alla realizzazione dei servizi di trasporto che si propongono di effettuare. Le modalità di applicazione del presente articolo sono oggetto di un'ordinanza del Ministro dei trasporti, previo parere consultivo della SNCF.

Articolo 10

Non si soddisfa la condizione di onorabilità quando le persone menzionate all'art. 7 sono state oggetto di una procedura fallimentare, o di una condanna definitiva, menzionata nel casellario giudiziario o in un documento equivalente, comportante un'interdizione ad esercitare una professione commerciale o industriale, oppure più di una condanna definitiva, iscritta nel casellario giudiziale o in un documento equivalente, relativa alla legislazione specifica applicabile al trasporto o al diritto sociale o al diritto del lavoro.

Articolo 11

Per assicurare la sicurezza del servizio, per favorire l'utilizzo ottimale della rete e per garantire, in modo non discriminatorio, il beneficio dei diritti offerti dal presente decreto alle imprese ferroviarie che svolgano trasporti combinati internazionali e ai raggruppamenti internazionali indicati agli artt. 5 e 6, il Ministro dei trasporti fissa, con ordinanza, dopo consultazione con la SNCF, le modalità tecniche di utilizzazione dell'infrastruttura.

L'ordinanza, pubblicata sulla G.U. della Repubblica Francese, definisce:

- le esigenze imposte in materia di sicurezza alle imprese ferroviarie di trasporto combinato internazionale o ai raggruppamenti internazionali, per quanto riguarda l'organizzazione della gestione, il personale, il materiale rotabile e le condizioni di carico, in funzione dei tipi di servizio svolti e delle linee utilizzate;
- le modalità di controllo del rispetto di queste esigenze.

La SNCF che ha in gestione l'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale è autorizzata ad esercitare tale controllo alle condizioni precisate da questo decreto.

Articolo 12

Le imprese ferroviarie esercenti trasporti combinati internazionali o i raggruppamenti internazionali, di cui agli artt. 5 e 6, che utilizzano la rete ferroviaria nazionale, dovranno dimostrare, prima del loro accesso alla rete, di aver preso le precauzioni necessarie a coprire la loro responsabilità civile nei confronti dei loro clienti, della SNCF e dei terzi.

Articolo 13

Le modalità di deposito presso il Ministro dei trasporti, e le condizioni per l'istruttoria della domanda di accesso o di transito prevista agli artt. 5 e 6 del presente decreto così come le modalità della concessione e del rinnovo di questo diritto da parte del Ministro dei trasporti, su proposta della SNCF che gestisce l'infrastruttura, sono fissate da un decreto del Ministro dei trasporti pubblicato sulla G.U. della Repubblica francese.

Tuttavia un'impresa ferroviaria di trasporto combinato internazionale o un raggruppamento internazionale, ai quali sia stato riconosciuto dal Ministro dei trasporti un diritto di accesso o di transito sulla rete ferroviaria nazionale, possono richiedere direttamente alla SNCF un'estensione provvisoria di questo diritto a nuovi tipi di servizio o a nuove linee, quando il limite per l'istruttoria della domanda previsto dal decreto menzionato al comma precedente non permette di ottenere l'estensione di questo diritto prima della data indicata per il suo esercizio. La decisione di estensione provvisoria è presa dalla SNCF che ne informa immediatamente il Ministro dei trasporti. Le modalità di applicazione di questa disposizione sono contenute nel decreto precitato.

Articolo 14

In caso di infrazioni gravi o ripetute alle obbligazioni previste agli articoli da 7 a 12, da parte di un'impresa ferroviaria di servizi di trasporto combinato internazionale o da un raggruppamento internazionale, i diritti di accesso o di transito di cui essa beneficia possono essere parzialmente o totalmente ritirati dal Ministro dei trasporti su proposta della SNCF, rispettando una procedura in contraddittorio.

Si può procedere al ritiro immediato, da parte di SNCF, quando l'esercizio del diritto di accesso o di transito metta in causa la sicurezza.

Il diritto di accesso o di transito può essere ritirato dal Ministro dei trasporti, su proposta della SNCF, rispettando il contraddittorio, anche quando l'impresa ferroviaria di servizi di trasporto combinato internazionale o il raggruppamenti internazionali non svolgono il servizio per una durata superiore a sei mesi.

Nell'eventualità di ripresa del servizio occorre presentare una nuova domanda.

Articolo 15

Le disposizioni del regolamento in vigore relativo alla gestione del trasporto guidato sono applicabili, per quanto le riguarda, alle imprese ferroviarie di trasporto combinato internazionale ed ai raggruppamenti internazionali che utilizzano la rete ferroviaria nazionale, in particolare in materia di denuncia di incidenti o di infortuni. Esse debbono quindi informare la SNCF di tutti gli incidenti o infortuni significativi nei quali sono coinvolte.

Un rapporto annuale di sicurezza, comprendente un bilancio dell'anno precedente ed indicante gli orientamenti importanti rilevati, è indirizzato al Ministro e comunicato alla SNCF.

TITOLO III

RIPARTIZIONE DELLE CAPACITÀ DI INFRASTRUTTURA DELLA RETE

Articolo 17

Ai sensi del presente decreto, la tratta costituisce la capacità di infrastruttura necessaria per far circolare un dato treno fra due punti della rete ferroviaria nazionale durante un determinato periodo di tempo.

Ai sensi del presente decreto, il grafico della circolazione costituisce il sistema di organizzazione dell'insieme delle tratte collocate sull'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale e degli intervalli di tempo riservati alle operazioni di manutenzione su ciascun tronco della rete.

Articolo 18

Sull'insieme della rete ferroviaria nazionale hanno precedenza i servizi nazionali od internazionali che, per una parte o per tutto il loro tragitto, sono svolti su linee di rete nazionale appositamente costruite per essi.

La stessa precedenza può essere concessa ai servizi effettuati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico con lo Stato, con un ente territoriale o con un raggruppamento di più enti, o con un organismo pubblico locale, in applicazione alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1191/69 e successive modifiche.

Hanno inoltre precedenza i servizi le cui caratteristiche sono più vicine a quelle che assicurano un'utilizzazione ottimale della capacità dell'infrastruttura.

Articolo 19

Le domande per le tratte presentate dalle imprese ferroviarie o dai raggruppamenti internazionali di cui agli articoli 5 e 6 sono istruite tenendo conto delle tratte già concesse nell'ambito del grafico della circolazione in vigore, dell'utilizzazione effettiva di queste tratte e della capacità di infrastruttura disponibile:

- a) quando la tratta richiesta si può inserire nel grafico di circolazione, se necessario con qualche leggero ritocco, essa viene concessa;
- b) se la concessione di nuove tratte crea difficoltà d'inserimento nel grafico della circolazione a causa delle tratte già attribuite, la SNCF che gestisce l'infrastruttura notifica al richiedente il tempo entro il quale si studierà un limitato aggiornamento del grafico.

Questo aggiornamento è realizzato, se necessario, dopo aver consultato gli utilizzatori già titolari di tratte, cercando di trovare una soluzione per ogni richiesta.

Le proposte di attribuzione di nuove tratte sono effettuate, se possibile, secondo le precedenze definite all'articolo 18: la proposta di attribuzione può corrispondere ad un posizionamento differente da quello richiesto;

- c) se il grafico della circolazione non permette di inserire nuove tratte, la domanda è respinta sia con decisione motivata, sia con decisione implicita, alla scadenza del termine previsto al primo capoverso della lettera b); al momento della revisione periodica del grafico, si ricercherà una soluzione tendente a soddisfare le richieste dopo aver consultato gli utilizzatori già titolari di tratte e i richiedenti; le proposte di concessione di nuove tratte sono effettuate, se del caso, secondo le priorità stabilite all'articolo 18.

I richiedenti dispongono del tempo indicato all'art. 23, per accettare o rifiutare la proposta. Il silenzio mantenuto dai richiedenti fino allo scadere del termine vale come rifiuto.

Articolo 20

Le tratte sono concesse per una durata indeterminata.

Tuttavia la tratta deve essere concessa per una durata determinata se:

- ciò è richiesto nella domanda;
- gli obblighi di utilizzazione ottimale della rete lo giustificano;
- lo sviluppo di nuove infrastrutture o degli impegni sulla creazione di nuovi servizi implicano una durata limitata dell'attribuzione della tratta;
- i tempi di risposta desiderati dal richiedente non permettono alla SNCF di impegnarsi oltre la durata di validità della grafica in corso.

Le tratte concesse possono essere modificate o soppresse senza indennizzo per decisione motivata dalla SNCF gestionaria dell'infrastruttura con un preavviso ragionevole:

- a) a titolo temporaneo, per permettere l'esecuzione di lavori sull'infrastruttura;
- b) a titolo temporaneo o definitivo, per ottimizzare l'utilizzo della infrastruttura, specialmente se la tratta è insufficientemente utilizzata dall'impresa ferroviaria di trasporti combinati o dal raggruppamento che l'ha ottenuta.

Articolo 21

Le imprese ferroviarie di trasporti combinati internazionali come i raggruppamenti internazionali utenti della rete ferroviaria nazionale o candidati a tale utilizzo sono informati delle date di revisione periodica del grafico di circolazione e dei tempi entro i quali possono presentare una nuova domanda di tratta da prendere in considerazione nella preparazione di un nuovo grafico della circolazione.

Articolo 22

Le spese per le pratiche e per le perizie necessarie per lo studio della domanda di utilizzazione dell'infrastruttura e di concessione di una tratta sono a carico del richiedente. Sono stabilite secondo un conteggio fissato da un decreto congiunto dei Ministri dell'economia, del bilancio e dei trasporti.

Articolo 23

Le modalità di applicazione del presente titolo sono oggetto di un decreto del Ministro dei trasporti, dopo consultazione della SNCF. Il decreto stabilisce principalmente:

- le modalità di deposito della domanda presso il Ministero dei trasporti;
- il tempo di istruzione di tale domanda, secondo la natura della stessa, tempo che non può eccedere sei mesi
- le condizioni perché la domanda possa essere depositata direttamente presso la SNCF, quando il tempo normale di istruzione non permetta l'assegnazione della o delle tratte nel periodo desiderato dal richiedente;
- i criteri di utilizzazione ottimale della capacità dell'infrastruttura secondo l'articolo 18
- le modalità di comunicazione al richiedente delle proposte di concessione di tratte da parte della SNCF;
- le modalità di concessione delle tratte al richiedente da parte della SNCF, sotto il controllo del Ministro dei trasporti.

TITOLO IV

CANONI D'UTILIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA DELLA RETE FERROVIARIA NAZIONALE

Articolo 24

Il calcolo dei canoni d'utilizzo dell'infrastruttura tiene conto:

1. della situazione del mercato dei trasporti e delle caratteristiche dell'offerta e della domanda, della necessità di utilizzazione ottimale della rete ferroviaria nazionale e dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza intermodale;
2. della frequenza d'utilizzo, del numero delle tratte richieste e della durata per la quale esse sono richieste;
3. delle caratteristiche della tratta richiesta, del tipo di linea e del suo costo di servizio, della composizione del treno, della sua velocità e del suo carico per assale.

Un decreto congiunto dei Ministri dell'economia, del bilancio e dei trasporti, precisa, dopo consultazione della SNCF, le modalità di calcolo e di pagamento dei canoni d'utilizzo dell'infrastruttura.

Articolo 25

Ogni utilizzazione dell'infrastruttura da parte di un'impresa ferroviaria di servizi di trasporto combinato internazionale o di un raggruppamento menzionati agli articoli 5 e 6 dà luogo ad un contratto scritto con la SNCF contenente le condizioni amministrative, tecniche e finanziarie di utilizzo dell'infrastruttura.

Il contratto contiene l'ammontare e le condizioni di pagamento dei canoni d'utilizzo dell'infrastruttura ed è tenuto a disposizione del Ministro dei trasporti dalla SNCF.

Articolo 26

Possono inoltre essere previste clausole contrattuali per servizi eventualmente svolti, con rimborso a parte, dalla SNCF gestionaria dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale, per le imprese ferroviarie di trasporto combinato internazionale e per i raggruppamenti internazionali.
La fornitura di tali servizi avviene a condizioni di mercato.

Articolo 27

Qualsiasi controversia relativa a decisioni prese in applicazione alle disposizioni del presente decreto e sollevata da un'impresa ferroviaria o da un raggruppamento internazionale che compete alla giurisdizione amministrativa deve, prima di qualsiasi ricorso alla detta giurisdizione, essere presentata al Ministro dei trasporti.

Articolo 28

Prima di decidere, il Ministro dei trasporti sente il parere di una commissione di esperti composta dalla SNCF, in qualità di gestionaria dell'infrastruttura della rete ferroviaria nazionale, e da utilizzatori dell'infrastruttura. La composizione di questa commissione è fissata con decreto del Ministro dei trasporti e comprende rappresentanti qualificati del richiedente e della SNCF.

Articolo 29

Il presente decreto entrerà in vigore dopo la pubblicazione del decreto che modifica il capitolato della SNCF per adeguarlo alle presenti disposizioni.

Articolo 30

I Ministri dell'economia, dei trasporti e del bilancio sono incaricati, ciascuno per le proprie competenze, dell'esecuzione del presente decreto che sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica francese.

SOMMARIO

A.	Premessa	Pag.	1-3
B.	La Legge di indirizzo	“	4-6
C.	Il trasporto ferroviario	“	7-11
D.	Il trasporto su strada	“	12-15
E.	Il trasporto combinato	“	16
F.	L'attività di spedizione	“	17-19
G.	I contratti di trasporto e di locazione	“	20-22
H.	Il Consiglio Nazionale dei Trasporti	“	23-26
I.	La Legge relativa al subtrasporto	“	27
L.	Il Contratto-Progresso	“	28-33
M.	I documenti di accompagnamento	“	34-39
N.	Documenti di accompagnamento della locazione	“	40
O.	I documenti degli spedizionieri	“	40

INDICE ALLEGATI

	Pag.
I Legge n. 82-153 del 30.12.82 d'indirizzo per i trasporti nazionali (LOTI)	43-57
II Decreto n. 86 del 16.3.86 così come modificato da ultimo dal decreto n. 92-609 del 3.7.92, relativo al trasporto di merci su strada	“ 58-66
III Decreto n. 49-1473 del 14.11.49 per la sua parte rimasta in vigore	“ 67
IV Decreto n. 90-200 del 5 marzo 1990 relativo all'esercizio della professione di spedizioniere	“ 68-71
V Decreto del 7.4.88 - Contratto tipo per il trasporto di merce su strada applicabile a partite di tre e più tonnellate di peso per le quali non esista un contratto tipo specifico	“ 72-78
V bis Decreto n. 90-207 del 5.5.90 - Contratto tipo per il trasporto di veicoli su strada	“ 79-83
VI Decreto del 4.5.88 - Contratto tipo per il trasporto terrestre di merce applicabile a partite inferiori a tre tonnellate di peso (collettame) per le quali non esista un contratto tipo specifico	“ 84-89
VII Decreto del 14.3.86 - Contratto tipo per la locazione di veicoli industriali con conducente	“ 90-92
VIII Decreto n. 84-139 del 24.2.1984 relativo al Consiglio Nazionale dei Trasporti ed ai Comitati Regionali e Dipartimentali dei Trasporti	“ 93-100
IX Legge n. 92-1445 del 31.12.92 relativa ai rapporti di sub-vezione nell'ambito del trasporto stradale di merci	“ 101-102
X Decreto n. 93-824 del 18.5.93 relativo ai rapporti di subvezione nell'ambito del trasporto stradale di merci	“ 103
XI Legge n. 95-96 del 1.2.95 concernente le clausole abusive, la formazione dei contratti e la regolazione di diverse attività di ordine economico e commerciale (legge di sicurezza e modernizzazione)	“ 104-106
XII Decreto n. 95-541 del 2.5.95 relativo alle operazioni di trasporto con più operazioni successive di carico e scarico (decreto collettame)	“ 107
XIII Decreto n. 92-699 del 23.7.92 - Corresponsabilità penale	“ 108
XIV Legge del 5.7.96 - Sviluppo e promozione del commercio nell'artigianato	“ 109-110
XV Accordo quadro sulla formazione professionale dei conducenti sottoscritto il 20.1.95 e recepito con ordinanza del 1.8.95	“ 111-115
XVI Accordo collettivo del 23.11.94 sui tempi di servizio, sui riposi compensativi e sulla retribuzione del personale di guida merci sulle lunghe distanze.....	“ 116-121
XVII Codice generale imposte	“ 122-124
XVIII Ordinanza del 19.5.87 così come modificata dalle ordinanze del 5.8.92 e del 22.2.96 relativa ai documenti che si devono trovare a bordo dei veicoli adibiti al trasporto su strada di merci	“ 125-128
XIX Ordinanza del 29.2.96 - Approvazione di un modello di documento valido come lettera di vettura ai fini fiscali (lettera di vettura messaggerie)	“ 129
XX Ordinanza dell'11.2.91 così come modificata dall'ordinanza del 29 febbraio 1996 relativa ai documenti da compilare e conservare a cura degli spedizionieri che svolgono attività collettamistica, di distribuzione o di noleggio di trasporto	“ 130-131
XXI Ordinanza del 26.4.96 - Regole di sicurezza per le operazioni di carico e scarico effettuate da un'impresa esterna.....	“ 132-133
XXII Decreto n. 95/666 del 9.5.95 - Recepimento della direttiva 91/440 CE	“ 134-140