

---

# IL CONTRATTO DI TRASPORTO COME OPPORTUNITÀ PER LA GESTIONE DEI RAPPORTI TRA COMMITTENTI, VETTORI E SUBVETTORI



**M** MARGIOTTA  
& PARTNERS

STUDIO LEGALE

Avvocati in Milano, Bari e

Roma

---

## INQUADRAMENTO GIURIDICO

Il trasporto è un contratto a prestazioni corrispettive in cui le reciproche obbligazioni hanno ad oggetto l'una la prestazione a beneficio del vettore di una somma di denaro (denominata nolo), l'altra la prestazione a beneficio della controparte del trasferimento di persone o di cose da un luogo ad un altro.

È proprio quest'ultima obbligazione ad essere stata configurata come un *opus perfectum*, un *facere*, valutato nell'economia contrattuale in funzione del suo concretarsi in un risultato utile.

---

La fattispecie contrattuale del trasporto, quindi, si rinviene tutte le volte in cui vi sia assunzione dell'obbligo di trasferimento, indipendentemente dal fatto che la prestazione dell'opera venga posta in essere dal soggetto obbligatosi con mezzi personali ovvero attraverso l'organizzazione di mezzi idonei nell'esercizio dell'impresa, ovvero ancora avvalendosi dell'opera di terzi.

Altra nota importante è la seguente: il contratto di trasporto si caratterizza per avere ad oggetto un'obbligazione di risultato.

Merita di essere ricordato un appunto della Suprema Corte la quale ha sostenuto che

*«Il contratto di trasporto, che è un contratto di risultato, è configurabile allorquando il vettore assume da solo, nei confronti del mittente, gli obblighi e la responsabilità dell'adempimento, mentre non rileva che per l'esecuzione della sua prestazione si avvalga dell'opera di altri soggetti, concludendo con costoro contratti di subtrasporto»*

*(Cass. 28 gennaio 2005, n. 13905).*

---

Il settore del trasporto, ed in particolar modo quello su strada, per la tipica dinamicità che lo contraddistingue e per la non obbligatorietà della forma scritta dei rapporti, è da sempre caratterizzato da una certa ritrosia di utenti e vettori alla contrattualizzazione.

Si tratta di un retaggio di una realtà spesso superata, ma che ancora vede rapporti che proseguono per accordi telefonici, tramite semplici incarichi via mail, privi di un vero e proprio corpo giuridico che tuttavia in molti casi può rappresentare un elemento indispensabile sia per la committenza che per gli operatori stessi.

---

Le principali fonti del diritto (nazionale e internazionale) si occupano di precisare gli elementi e i contenuti dei singoli documenti di viaggio che devono accompagnare la merce e che disciplinano il c.d. "contratto spot", ma molto difficilmente regolamentano veri e propri aspetti contrattuali e negoziali, che lasciano sia per quanto concerne i contenuti che per quanto riguarda la forma alle parti.

---

## I TITOLI RAPPRESENTATIVI DELLE MERCI (CD. «TITOLI DI TRASPORTO»)

- La lettera di vettura;
- La polizza di carico;
- La polizza ricevuta per l'imbarco;
- La polizza diretta e gli ordini di consegna nel trasporto marittimo;
- La lettera di vettura ferroviaria nel trasporto ferroviario;
- La lettera di trasporto aereo nel trasporto aereo;
- A tali forme tradizionali di recente si è aggiunto il documento per il trasporto multimodale disciplinato dagli artt. 5-13 Conv. Ginevra 24.5.1980 sul trasporto di cose multimodale internazionale di cose.

---

# IL CONTRATTO DI TRASPORTO SU STRADA: IL CODICE CIVILE



---

## ART. 1683 - (INDICAZIONI E DOCUMENTI CHE DEVONO ESSERE FORNITI AL VETTORE)

Il mittente deve indicare con esattezza al vettore il nome del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare e gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto. Se per l'esecuzione del trasporto occorrono particolari documenti, il mittente deve rimmetterli al vettore all'atto in cui consegna le cose da trasportare.

Sono a carico del mittente i danni che derivano dall'omissione o dall'inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti.

---

## Art. 1684 - (LETTERA DI VETTURA E RICEVUTA DI CARICO)

Su richiesta del vettore, il mittente deve rilasciare una lettera di vettura con la propria sottoscrizione, contenente le indicazioni enunciate nell'articolo precedente e le condizioni convenute per il trasporto.

Su richiesta del mittente, il vettore deve rilasciare un duplicato della lettera di vettura con la propria sottoscrizione o, se non gli è stata rilasciata lettera di vettura, una ricevuta di carico, con le stesse indicazioni.

Salvo contrarie disposizioni di legge, il duplicato della lettera di vettura e la ricevuta di carico possono essere rilasciate con la clausola «all'ordine».

---

## LA SITUAZIONE NELLA PRASSI

Nella quotidianità dei rapporti di trasporto, la lettera di vettura così come identificata dal codice civile è in realtà sostituita da tempo da diversi ulteriori documenti accompagnatori delle merci, in primis:

D.D.T. (in precedenza «bolla di accompagnamento»)

E.T.D. (Electronic Transport Document)

Documenti doganali (DAS - DAA)

Documento di cabotaggio

Documenti accompagnatori di prodotto soggetto ad accisa

XAB

[...]

---

# ALLA LUCE DELLA CIRCOLARE PROT. 300/A/1347/16/108/13/1 DEL 26 FEBBRAIO 2016

*«[...] i documenti più comuni sono costituiti dalla lettera di vettura internazionale (CMR - Convention des Marchandises par Route) o dal DDT (documento di trasporto). Tra gli altri documenti ritenuti parimenti idonei a dimostrare la regolarità del trasporto, si citano, ad esempio, i certificati sanitari, veterinari o fitosanitari, documenti specifici prodotti per garantire che alcune tipologie di merci spedite (in particolare, i prodotti agricoli, quelli di origine animale e quelli alimentari in generale) rispettano le norme igienico-sanitarie del paese di origine e di quello di destinazione, documenti di trasporto per merci pericolose in regime ADR, documentazione amministrativa o formulari per movimentazione di rifiuti, sostanze radioattive, esplosivi, armi, gas tossici».*

---

# TRASPORTO INTERNAZIONALE SU STRADA: ART. 4 CMR

Il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura.

Mancanza, irregolarità o perdita della lettera di vettura



non pregiudica l'esistenza né la validità

del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle disposizioni della C.M.R.

- La lettera di vettura internazionale è peraltro il documento idoneo a comprovare il trasferimento di merci intracomunitarie ai fini del loro trattamento IVA, ai sensi dell'art. 41 comma 1 lett. a) del D.l. 331/1993

---

## LA CMR DEVE RECARE LE SEGUENTI INDICAZIONI OBBLIGATORIE:

1. Data e luogo della compilazione
2. Nome e indirizzo del mittente
3. Nome e indirizzo del vettore
4. Nome e indirizzo del destinatario
5. Nome e indirizzo del luogo di ricevimento della merce (presso il mittente, il vettore o un terzo) così come il luogo previsto per la riconsegna, se diverso dal destinatario
6. Natura, peso, quantità e/o numero dei beni da trasportare (numero dei colli ed eventuali contrassegni particolari; peso lordo o quantità, altrimenti espressa, della merce)
7. Indicazione degli eventuali punti obbligatori di transito per le operazioni doganali
8. Istruzioni relative alle spese di trasporto, se pagato in partenza o a destino, preferibilmente utilizzando le rese codificate nell'Incoterms
9. Indicazione e classificazione dell'eventuale merce pericolosa secondo A.D.R. (Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose)
10. Dati di immatricolazione del mezzo di trasporto, soprattutto nel caso di trasporto a carico completo

---

## INFORMAZIONI FACOLTATIVE DA INSERIRE IN CMR SONO:

1. Divieto di trasbordo.
2. Spese che il mittente prende a suo carico.
3. Importo del rimborso da riscuotere alla riconsegna della merce.
4. Valore dichiarato della merce e somma che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna.
5. Istruzioni del mittente al vettore relativamente all'assicurazione della merce.
6. Termine entro il quale il trasporto deve essere eseguito.
7. Elenco dei documenti consegnati al vettore.

---

# I DOCUMENTI NEL TRASPORTO MARITTIMO

- La disciplina della polizza di carico è contenuta nel Codice della Navigazione italiano (che tuttavia trova raramente applicazione) e in Convenzioni internazionali, e più precisamente nella Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in tema di polizza di carico, sottoscritta a Bruxelles il 25 agosto 1924, approvata e resa esecutiva in Italia con R.D.L. 6 gennaio 1928, n. 1958.
- Tale Convenzione è stata modificata con due protocolli aggiuntivi firmati a Bruxelles il 23 febbraio 1968 ed il 21 dicembre 1979, ratificati dall'Italia, ed è stata sottoposta a completa revisione ad Amburgo il 31 marzo 1978.

---

Bill of Lading - In italiano "polizza di carico", (in francese «Connaissance», in tedesco «Konnossement») è il più importante documento di trasporto, a livello internazionale.

Il documento in sintesi costituisce:

- a) ricevuta di presa in consegna della merce da parte del vettore;
- b) prova dell'esistenza di un contratto di trasporto;
- c) documento di proprietà delle merci.

---

LA B/L riporta, nelle clausole stampate sul retro, le condizioni generali di trasporto predisposte unilateralmente dalla compagnia di navigazione (contratto per adesione), indicando la convenzione di riferimento cui si è inteso assoggettare il trasporto, o le norme pattizie cui la compagnia di navigazione assoggetta il trasporto marittimo.

Gli aspetti regolati da dette condizioni di trasporto sono:

- Compilazione della BL
- Dichiarazione di peso, misura, qualità, ecc.
- Diritto del vettore di controllare le dichiarazioni del venditore
- Condizionamento e montatura dei colli: responsabilità del comandante e del vettore
- Rischi della navigazione escludenti la responsabilità del vettore
- Riserve sull'imballaggio

- 
- Facoltà del comandante di regolare la navigazione
  - Casi di quarantena, blocco, guerra, ....
  - Trasbordi
  - Facoltà del vettore di variare itinerari e scali
  - Divieto di cambio di destinazione a BL emessa
  - Nolo
  - Ritiro della merce
  - Divieto di abbandono delle cose caricate
  - Diritto di interruzione e di pegno sulle cose caricate e facoltà di vendita
  - Sbarco della merce
  - Presenza del ricevitore allo sbarco
  - Facoltà del vettore di depositare la merce in assenza del ricevitore
  - Spese di verifica

---

## IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 458. (Documenti rilasciati dal vettore all'assunzione del trasporto, alla consegna e all'imbarco delle merci).

Assunto il trasporto, il vettore, o in suo luogo il raccomandatario, e' tenuto a rilasciare al caricatore un ordinativo d'imbarco per le merci da trasportare, ovvero all'atto della consegna, quando sia stato convenuto, una polizza ricevuto per l'imbarco. Dopo l'imbarco, ed entro ventiquattr'ore dallo stesso, il comandante della nave e' tenuto a rilasciare al caricatore una ricevuta di bordo per le merci imbarcate, a meno che gli rilasci direttamente, in nome del vettore, la polizza di carico. Qualora non vi abbia provveduto il comandante della nave, il vettore o in suo luogo il raccomandatario, su presentazione della ricevuta di bordo, e' tenuto a rilasciare la polizza di carico, ovvero ad apporre la menzione dell'avvenuto imbarco, con le indicazioni di cui alle lettere g ed h dell'articolo 460, sulla polizza ricevuto per l'imbarco precedentemente rilasciata.

---

# IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 460. (Indicazioni della polizza ricevuta per l'imbarco e della polizza di carico).

La polizza ricevuta per l'imbarco deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia, e deve enunciare:

- a) il nome e il domicilio del vettore;
- b) il nome e il domicilio del caricatore;
- c) il luogo di destinazione, e, quando la polizza e' nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;
- d) la natura, la qualita' e la quantita' delle cose da trasportare, nonche' il numero dei colli e le marche che li contrassegnano;
- e) lo stato apparente delle merci o degli imballaggi;
- f) il luogo e la data di consegna.

La polizza di carico, parimenti datata e sottoscritta da chi la rilascia, oltre le indicazioni richieste per la polizza ricevuta per l'imbarco, deve enunciare:

- g) il nome o il numero, l'ufficio di iscrizione e la nazionalita' della nave;
- h) il luogo e la data di caricazione.

---

# IL TRASPORTO AEREO: IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 950. (Forma del contratto).

Il contratto di trasporto [aereo] di cose deve essere provato per iscritto.



---

# IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 958. (Indicazioni della lettera di trasporto).

La lettera di trasporto deve essere datata e sottoscritta da chi la rilascia e deve enunciare:

- a) il nome e il domicilio del vettore;
- b) il nome e il domicilio del mittente;
- c) il luogo di destinazione e, quando la lettera e' nominativa, il nome e il domicilio del destinatario;
- d) la natura, la qualita' e la quantita' delle cose da trasportare, nonche' il numero, il peso e le dimensioni dei colli e le marche che li contrassegnano;
- e) lo stato apparente delle merci ovvero degli imballaggi;
- f) il luogo e la data di caricazione;
- g) il prezzo del trasporto, nonche' la data e il luogo del pagamento e la persona che deve eseguirlo;
- h) il prezzo delle cose e l'ammontare delle spese, se il trasporto e' fatto contro assegno;
- i) l'eventuale valore dichiarato;
- j) i documenti consegnati al vettore in accompagnamento della lettera;
- k) la durata del trasporto e l'indicazione sommaria della via da seguire, se sono state convenute.

---

# CONVENZIONE DI MONTREAL: ELEMENTI CHE LA LETTERA DI VETTURA AEREA DEVE SEMPRE CONTENERE

- Mittente
- Destinatario
- Aeroporto di partenza
- Aeroporto di destinazione
- Numero del volo
- Natura e qualità della merce (se rinfusa o in colli), dell'imballaggio
- Marche e numeri



- 
- Dimensioni e volume
  - Nolo: porto franco o porto assegnato
  - Declared value for carriage/valore dichiarato ai fini del trasporto, per il risarcimento in DSP
  - Declared value for customs/valore dichiarato per la dogana
  - Amount of insurance/dichiarazione di valore ai fini assicurativi
  - Peso lordo
  - Notify
  - Firma del mittente
  - Firma del vettore
  - Indicazione dell'originale per il mittente
  - Tutti i termini e le condizioni del trasporto

---

# TRASPORTO FERROVIARIO: ELEMENTI RICHIESTI DALLA CIM

1. Nome e indirizzo del mittente
2. Stazione destinataria
3. Nome e indirizzo del destinatario
4. Destinazione della merce / designazione
5. Massa/peso netto o altra indicazione
6. Numero dei colli e descrizione dell'imballaggio (per le piccole partite)
7. Descrizione dell'imballaggio, della merce, delle marche
8. Numero di servizio del carro
9. Elenco dei documenti allegati e luogo dove andranno messi a disposizione
10. Dichiarazione doganale, se la destinazione è un Paese extra UE
11. Indicazione da parte del mittente delle spese e oneri che assume a proprio carico: tutto il resto sarà quindi a carico del destinatario



---

12. Eventuale affrancazione, cioè pagamento anticipato, solo per alcune merci

13. Timbro della stazione ferroviaria di partenza e data di partenza sul duplicato: è il perfezionamento del contratto di trasporto e, nel caso in cui la merce sia stata sdoganata all'esportazione, costituisce la prova dell'avvenuta esportazione

14. Eventuale dichiarazione da parte del mittente dell'interesse alla riconsegna, dichiarandone il valore, con applicazione del relativo sovra-nolo

---

Anche con riferimento alla CIM la stessa non prevede un modello obbligatorio, ma la necessità che il documento contenga una serie di elementi obbligatori.

Anche nel caso del trasporto ferroviario si sono sviluppati una serie di modelli di lettere di vettura, spesso accompagnate e regolamentate da una serie di condizioni generali di contratto che le compagnie unilateralmente impongono all'utenza (contratto per adesione).

---

# NOTE GENERALI SULLA REDAZIONE DEI CONTRATTI DI TRASPORTO

- Sicuramente appare molto più difficile, anche per ragioni di interlocuzione e di forza contrattuale, poter negoziare veri e propri accordi con le compagnie di navigazione marittima e aerea, nonché con quelle ferroviarie, in quanto le stesse usano le Condizioni Generali di Servizio, che di fatto costituiscono dei veri e propri contratti per adesione, in cui le clausole sono di fatto già preimpostate dal vettore e, come tali, solitamente molto sbilanciate a suo favore.
- Tuttavia, in casi di clientela primaria, che godono di adeguata forza contrattuale, è possibile spuntare delle importanti deroghe alla stesura originaria delle clausole.

---

# NOTE GENERALI SULLA REDAZIONE DEI CONTRATTI DI TRASPORTO

Maggior negoziazione delle clausole e dei contenuti del contratto è di certo possibile in ambito di trasporto su strada, laddove le parti danno spesso vita ad una vera e propria discussione diretta e più paritetica sui contenuti, che non è esclusivamente incentrata sul mero aspetto economico.

---

# NOTE GENERALI SULLA REDAZIONE DEI CONTRATTI DI TRASPORTO

Dopo decenni di totale silenzio normativo, l'ordinamento italiano dall'entrata in vigore del D.Lgs. 286/2005 ha iniziato ad incoraggiare sotto varie direzioni l'adozione di un metodo di contrattualizzazione in forma scritta.

Art. 6 comma 1 D.Lgs. 286/2005: *«Il contratto di trasporto di merci su strada e' stipulato, di regola, in forma scritta e, comunque, con data certa, per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge».*

---

# I SOGGETTI DEL CONTRATTO



---

## LA CORRETTA INDIVIDUAZIONE DELLE PARTI CONTRATTUALI

1) **Vettore** è considerata l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada.

Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce.

---

2) **Committente:** è tale l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore. Si considera committente anche l'impresa iscritta all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto.

Esempio: operatore logistico

---

**3) Sub-vettore** è l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo Nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercita l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore.

Una prima forma di inquadramento della fattispecie giuridica si era avuta ad opera della giurisprudenza di legittimità, poi accolta in dottrina, secondo cui:

*«Si ha il contratto di trasporto con sub-trasporto quando il vettore, impegnatosi ad eseguire il trasporto delle cose dal luogo di consegna a quello di destinazione, esegue con propri mezzi soltanto una parte di esso, avvalendosi quanto al resto dell'opera di altro vettore, col quale conclude in nome e per conto proprio un contratto di sub-trasporto, nel quale assume la veste di mittente e che opera indistintamente dal primo, non istituendosi alcun rapporto tra l'originario mittente ed il vettore del sub-trasporto, che di fronte a quello agisce come ausiliario del vettore originario»*

(Cass. Civ. 7 maggio 2006, n. 2529)

---

4) Il **caricatore** viene definito dal D.lgs. 286/2005 come *«l'impresa o persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto»*.

La prestazione del caricatore è quindi accessoria e autonoma alle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto.

Le fondamentali operazioni a cui il caricatore dovrà dar seguito sono:

- Consegna della merce;
- Sistemazione del carico.

---

5) Proprietario della merce è l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore.

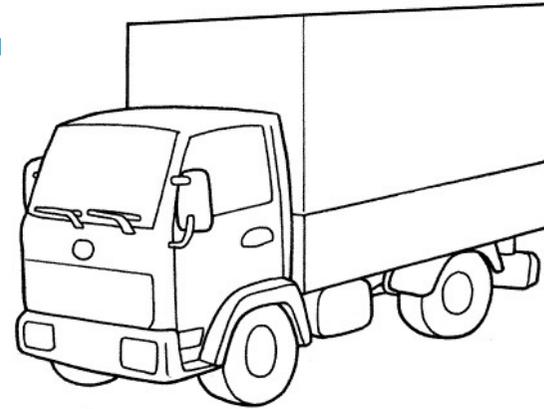


---

Dunque il corretto inquadramento delle parti contrattuali è assolutamente facilitato da una puntuale contrattualizzazione formale e scritta.

Si pensi per esempio, come si vedrà più avanti, all'individuazione e ai ruoli del caricatore, spesso fonte di contrasto (e di responsabilità).

## ART. 6 D.LGS. 286/2005



1. Il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta (e, comunque, con data certa) per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

2. Con decreto dirigenziale della competente struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, sono determinati modelli contrattuali tipo per facilitare l'uso della forma scritta dei contratti di trasporto di merci su strada.

3. Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono: a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore; b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso; d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento; e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario; ((e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.))

---

4. Elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono: a) termini temporali per la riconsegna della merce; b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a) del comma 3.

5. Per i trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al comma 3 ed alla lettera a) del comma 4, nonchè gli estremi della licenza comunitaria e di ogni altra eventuale documentazione prevista dalle vigenti disposizioni.

6. In assenza di anche uno degli elementi indicati al comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

## NEI CONTRATTI DI TRASPORTO:

□ Art.6 D.Lgs. 286/2005 - Forma del Contratto



Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

- a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
- b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
- c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
- d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento;
- e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario;
- e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.

---

## Art.6 D.Lgs. 286/2005 – Forma del Contratto

Elementi eventuali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

a) termini temporali per la riconsegna della merce;

b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a) del comma 3.

5. Per i trasporti eseguiti in regime di cabotaggio stradale, il contratto di autotrasporto deve contenere gli elementi di cui al comma 3 ed alla lettera a) del comma 4, nonché gli estremi della licenza comunitaria e di ogni altra eventuale documentazione prevista dalle vigenti disposizioni.

6. In assenza di anche uno degli elementi indicati al comma 3, il contratto di trasporto si considera non stipulato in forma scritta.

N.B. Possibilità di indicazione degli elementi «per relationem»

---

# IL CONTRATTO E LA FIGURA DEL CARICATORE

## Consegna delle merci e la figura del "caricatore"

La normativa del Codice civile non regola espressamente l'obbligo di consegna delle merci al vettore.

Peraltro, di un tale fatto si fa cenno nell'art. 2 del DLG n. 286/2005, che, nel definire la figura del "caricatore", fa riferimento, come elementi tipici del suo obbligo, alla consegna delle merci al vettore ed alla cura della sistemazione delle stesse sul veicolo adibito al trasporto; quindi l'obbligo di consegna delle merci al vettore non costituisce più un'esclusiva obbligazione del mittente.

Si è molto discusso se la consegna delle merci al vettore costituisca un vero e proprio obbligo o, al contrario, un semplice onere. In realtà, ed a fini più pratici ed operativi, può oggi affermarsi che l'operazione delle consegna delle merci al vettore, se unita a quella della loro sistemazione sul veicolo adibito al trasporto, rileva particolarmente sotto un profilo di carattere pubblicistico ai fini dei profili sanzionatori di cui al DLG n. 286/2005.

---

# LE RESPONSABILITÀ CONDIVISE E SOLIDALI DELLA FILIERA DEL TRASPORTO

Se la consegna del carico al vettore è operazione certamente necessaria per potere fare sorgere una responsabilità in capo al vettore (derivante dall'obbligo di custodia delle merci) e per potere permettere un corretto svolgimento delle operazioni di trasporto, non v'è dubbio che un tale aspetto non sia più oggi il solo rilevante, dovendosi attribuire alla fase della consegna e del loro stivaggio sul mezzo un'ulteriore e altrettanto importante valenza ai fini dell'individuazione di un soggetto (il caricatore) che si è ritenuto importante coinvolgere nelle operazioni di consegna (e di carico), per potere garantire e rafforzare una operatività in regime di sicurezza del trasporto.

---

# FIGURA DEL CARICATORE

Circolare - 19/07/2011 - Prot. n. 17277 - Figura del "caricatore"

OGGETTO: Art. 2, comma 1, lett. d) Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286. Figura del "caricatore".

L'emanazione del Decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nell'ambito della liberalizzazione regolamentata dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi ed ai fini della tutela della sicurezza dei trasporti, ha previsto che alle diverse figure operanti nella filiera del trasporto sia collegato un preciso ruolo, nonché attribuita una specifica responsabilità.

In tale ottica, tuttavia, sono state presentate specifiche problematiche attinenti l'esatta individuazione del ruolo del "caricatore".

Nell'ambito dell'attuale quadro normativo la definizione dei rispettivi obblighi dei soggetti coinvolti nella filiera vede incardinata in capo al soggetto che esercita il ruolo del "caricatore" la responsabilità tanto della sistemazione delle merci sul veicolo, quanto della violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli artt. 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modifiche.

---

# FIGURA DEL CARICATORE

Nello specifico, è stato evidenziato che il caricatore, in un numero non irrilevante di casi, svolge la propria attività nell'ambito della movimentazione "fine linea", su indicazione del proprietario della merce al momento in cui la preleva dal magazzino di quest'ultimo ovvero seguendo le istruzioni impartite dal conducente del mezzo.

Si ritiene opportuno, pertanto, indicare alcuni criteri per l'individuazione della figura del "caricatore", nonché prevedere gli elementi sussumibili dalla documentazione relativa al trasporto, al fine di ritenere correttamente responsabile, ai sensi del citato decreto legislativo n. 286/2005, esclusivamente colui il quale possa realmente avere consapevolezza del proprio ruolo e delle responsabilità che sono ad esso collegate.

Nel caso in cui la movimentazione delle merci all'interno del magazzino sia affidata a terzi e costituisca oggetto di un contratto scritto, ai fini della individuazione della figura del caricatore nei documenti relativi al trasporto, si dovrà valutare se tale contratto preveda espressamente l'obbligo, per chi effettua la movimentazione, di consegna della merce al vettore e la sua sistemazione o meno a bordo del veicolo.

---

# FIGURA DEL CARICATORE

Nel primo caso, quindi, il contratto dovrebbe prevedere anche l'obbligo per il committente di comunicare al caricatore la massa del veicolo, ovvero di dare mandato al caricatore di acquisire il dato direttamente dal vettore, nonché il percorso lungo il quale eseguire la prestazione ed ogni elemento utile ai fini della sistemazione del carico a bordo del veicolo.

Nel caso in cui la movimentazione delle merci all'interno del magazzino sia affidata a terzi e costituisca oggetto di un contratto non scritto, la ripartizione delle responsabilità tra caricatore, committente e/o proprietario della merce e vettore seguirà gli ordinari principi civilistici relativi all'onere probatorio (con inevitabili problematiche interpretative).

Nel caso, infine, in cui sia stipulato un contratto che abbia ad oggetto un'attività di logistica integrata, salvo quanto previsto nei precedenti capoversi, si presume che il soggetto che svolga tale attività sia l'impresa che assume il ruolo di caricatore.

---

# FIGURA DEL CARICATORE

Esempi di implicazioni pratiche derivanti da omesso rispetto di norme di sicurezza nel trasporto.

A) Carico affidato a vettore non regolarmente iscritto all'albo, coinvolto in un incidente stradale per omesso rispetto della massa veicolare, in cui perde la vita un soggetto coinvolto.

Conseguenze:

- 1) Confisca del carico per omessa iscrizione all'albo del vettore
- 2) Sanzioni e ritiro patente a carico del conducente
- 3) Coinvolgimento in procedimento penale personale per il conducente
- 4) Sanzioni solidali a carico del caricatore delle merci per omesso rispetto della massa veicolare
- 5) Causa civile verso il vettore e il caricatore da parte degli eredi del defunto
- 6) Processo per responsabilità parapenale a carico della società vettrice e del committente

---

# FIGURA DEL CARICATORE

B) Carico sottoposto a fermo per omesso rispetto dei limiti di sagoma

- 1) Sanzioni a carico di vettore e conducente
- 2) Sanzioni a carico del caricatore che non ha correttamente verificato
- 3) Causa civile dell'avente diritto sul carico per ritardo dovuto al fermo del mezzo
- 4) Azioni di regresso interne tra vettore e caricatore per ripartire le responsabilità e le conseguenze civilistiche derivanti dall'evento.

---

## L'IMPORTANZA DEGLI ACCORDI CONTRATTUALI

Anche dalla circolare si evince un fondamentale concetto: l'importanza di regolamentare a chi competono le operazioni di carico mediante apposita contrattualizzazione.

Cercare o attribuire ruoli e responsabilità in base agli *"ordinari principi civilistici relativi all'onere probatorio"* equivale ad esporsi ad una serie di rischi considerevoli il cui risultato non è certo scontato.

Dunque: attorno alla sicurezza del carico ruotano diversi soggetti, e si rende pertanto indispensabile la stipula di idonei accordi contrattuali che definiscano ruoli e responsabilità di ognuno.

---

Il concetto del caricatore di cui all'articolo 2 del D.Lgs. 286/2005 è concetto non rigido, ben potendo le parti coinvolte nella filiera attribuire contrattualmente tale ruolo (e relative responsabilità) ad uno o all'altro dei soggetti coinvolti nelle operazioni di carico.

Le operazioni di carico dei mezzi si pongono come particolarmente delicate, in quanto oltre alle tematiche di sicurezza per le persone coinvolte, entrano in gioco anche le responsabilità per l'eventuale mancato rispetto del Codice della Strada, con le rispettive sanzioni.

---

## ULTERIORI OBBLIGAZIONI SOLIDALI E CONTRATTO SCRITTO

Art. 7 comma 3 D.Lgs. 286/2005: *«In presenza di un contratto di trasporto di merci su strada stipulato in forma scritta, laddove il conducente del veicolo con il quale e' stato effettuato il trasporto abbia violato le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, di cui al comma 6, il vettore, il committente, nonche' il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle stesse, sono obbligati in concorso con lo stesso conducente, ai sensi dell'articolo 197 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, qualora le modalità di esecuzione della prestazione, previste nella documentazione contrattuale, risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale violate, e la loro responsabilità, nei limiti e con le modalità fissati dal presente decreto legislativo, sia accertata dagli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente, al caricatore ed al proprietario della merce in conseguenza della violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione».*

---

## ULTERIORI OBBLIGAZIONI SOLIDALI E CONTRATTO SCRITTO

Art. 7 comma 4 D.Lgs. 286/2005: *“Quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, gli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, da parte del conducente del veicolo con cui e' stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocita' di cui all'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, o la mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'articolo 174 dello stesso decreto legislativo, verificano la compatibilita' delle istruzioni scritte fornite al vettore, in merito all'esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui e' stata contestata la violazione. Le istruzioni devono trovarsi a bordo del veicolo e possono essere contenute nella scheda di trasporto o nella documentazione equivalente ovvero allegate alla documentazione equipollente di cui all'articolo 7-bis. In mancanza delle istruzioni di cui sopra a bordo del veicolo, al vettore ed al committente si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per le violazioni contestate al conducente. Le stesse sanzioni sono altresì applicate al vettore e al committente quando le istruzioni di trasporto sono incompatibili con il rispetto delle predette norme».*

---

## ULTERIORI OBBLIGAZIONI SOLIDALI E CONTRATTO SCRITTO

Art. 7 comma 5 D.Lgs. 286/2005: *“In relazione alle esigenze di tutela della sicurezza sociale, quando il contratto di trasporto non sia stato stipulato in forma scritta, anche mediante richiamo ad un accordo di diritto privato concluso ai sensi dell'articolo 5, il committente, o un suo delegato alla compilazione, riporta sulla scheda di trasporto o sulla documentazione equivalente di cui all'articolo 7-bis, comma 1, il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori ovvero allega alla documentazione ad essa equipollente una dichiarazione scritta di aver preso visione della carta di circolazione del veicolo o di altra documentazione da cui risulti il numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori. Qualora non siano riportate tali indicazioni sulla scheda di trasporto o sui documenti equivalenti ovvero non sia allegata ai documenti equipollenti la dichiarazione sopra indicata, al committente e' applicata la sanzione prevista dall'articolo 7-bis, comma 4».*

---

Art. 7 comma 7 bis D.Lgs. 286/2005 «Quando dalla violazione di disposizioni del [decreto-legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#), derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali e' richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, e' disposta la verifica, presso il vettore, il committente, nonche' il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale previste dal presente articolo e dall'[articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112](#), convertito, con modificazioni, dalla [legge 6 agosto 2008, n. 133](#), e successive modificazioni».

---

ART. 83 BIS DEL D.L. N. 112/2008 (CONVERTITO IN LEGGE N. 133/08) IN MATERIA DI TUTELA DELLA SICUREZZA STRADALE E DELLA REGOLARITÀ DEL MERCATO DELL'AUTOTRASPORTO DI COSE PER CONTO DI TERZI (COSÌ COME MODIFICATO DALLA LEGGE 190/2014) VIGENTE DAL 1 GENNAIO 2015

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

---

# COMMI DI SPECIFICO RIFERIMENTO

4 bis: Attestazione regolarità contributiva

4 ter: Conseguenze in caso di mancata verifica

4 quater: Modalità di verifica

4 quinquies: Oneri ulteriori in caso di mancata verifica

4 sexies: Oneri contrattuali del vettore

---

▶ Comme 4 bis:

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

---

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

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

---

▶ Comma 4 ter:

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

---

▶ «Comma 4 quater:

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

---

▶ Comma 4 quinquies:

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

Ampio vantaggio per  
contrattualizzazione scritta e  
opportunità (necessità) di  
disciplinare questo aspetto

---

# LE DISPOSIZIONI DEL CODICE DELLA STRADA

## A) In presenza di contratto di trasporto in forma scritta

Responsabilità in concorso ex art. 197 C.d.S. con il conducente del vettore, committente, caricatore e proprietario della merce. Se l'autista ha violato un numero definito di articoli del codice della strada:

- Art. 61 CdS (sagoma limite)
- Art. 62 CdS (massa limite)
- Art. 142 CdS (eccesso di velocità)
- Art. 164 CdS (sistemazione del carico sui veicoli)
- Art. 167 CdS (trasporto di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi)
- Art. 174 CdS (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e di cose)

l'organo accertatore - dopo aver contestato la violazione al conducente stesso - dovrà prendere visione del contratto e valutare se la filiera abbia impartito istruzioni tali da essere incompatibili con il rispetto del Codice della Strada e altre leggi.

---

## B) In presenza di contratto di trasporto in forma non scritta

In questo caso, così come in quello in cui manchino comunque istruzioni a bordo del veicolo, la responsabilità della filiera è di tipo automatica solo per il fatto che il vettore ha commesso una determinata violazione amministrativa.

N.B. questa responsabilità scatta solo per le violazioni ai seguenti due articoli del C.d.S.

- Art. 142 C.d.S. (eccesso di velocità)
- Art. 174 C.d.S. (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e di cose)

---

## NOTE GENERALI SULLA REDAZIONE DEI CONTRATTI DI TRASPORTO

Molti operatori del commercio ritengono erroneamente che, non regolando in forma scritta i propri rapporti con le controparti, evitino di assumere vincoli ed obblighi giuridici.

In tale modo viene confusa l'esistenza di un contratto, con la forma (scritta od orale) che ne esprime i contenuti.

Nonostante in generale, per i contratti commerciali (e dunque anche per il contratto di trasporto), viga il principio di libertà delle forme, è sempre opportuno che i termini, le condizioni ed i contenuti di ogni accordo raggiunto vengano trasposti in forma scritta.

---

Il testo contrattuale dovrà attenersi ai seguenti canoni:

- essere il più possibile completo e dettagliato;
- essere il più possibile chiaro e di semplice comprensione (la ridondanza dei riferimenti ad articoli di Legge ed a concetti generici come quello di "buona fede" nuoce alla chiarezza del testo);
- essere il più possibile organico e coerente, in modo da evitare sovrapposizioni e contraddizioni tra le proprie clausole;
- essere idoneo a guidare i contraenti passo dopo passo durante l'esecuzione del rapporto
- non essere in contrasto con le norme della legge applicabile al contratto/con le norme di applicazione necessaria

---

Rispettando tali linee-guida, le parti contraenti:

- si metteranno al riparo da “sorprese”;
- ridurranno il rischio di equivoci o di contrasti interpretativi;
- faciliteranno il compito del Giudice o dell’Arbitro nel decidere sulle controversie insorte fra le parti contraenti

---

# ERRORI COMUNI NELLA REDAZIONE DEL CONTRATTO

- Il testo contrattuale viene inteso come semplice „appendice“ di accordi verbali già raggiunti;
- un testo contrattuale predisposto in precedenza viene riutilizzato, senza essere adattato alle nuove realtà contrattuali;
- il testo contrattuale non è coordinato con le norme inderogabili della Legge applicabile;
- si rimanda la soluzione di un certo problema ad un momento successivo alla sottoscrizione del contratto;
- si utilizza un testo ambiguo, illudendosi di potere gestire il futuro rapporto con il partner straniero sulla base di quella interpretazione che sembrerà più favorevole.

---

## IMPORTANZA DELLE PREMESSE

Anche al fine di facilitare l'interpretazione del contratto, è opportuno inserire le cd. "Premesse".

Esse, in particolare, richiamano:

- la descrizione dell'attività imprenditoriale svolta dalle parti contraenti;
- le ragioni che hanno indotto le parti ad addivenire alla trattativa;
- gli obiettivi che le parti si sono poste con la sottoscrizione del contratto;
- l'affidamento che le parti hanno fatto sulle reciproche affermazioni;
- la fase preliminare delle trattative;
- l'esistenza di strumenti/accordi propedeutici ovvero connessi al contratto (es. lettere di intenti, contratti preliminari....).

---

# REDAZIONE DEL CONTRATTO E TEMI DA DISCIPLINARE

Al di là degli elementi essenziali e facoltativi indicati dalle singole norme, sarà cura che le parti si premurino di definire molti aspetti fondamentali per il loro rapporto:

Clausole opportune:

- Individuazione corretta dell'interlocutore contrattuale (numero di iscrizione all'Albo Nazionale Autotrasportatori) → Sanzioni e conseguenze gravose
- Oneri di rispetto delle normative sulla circolazione stradale e dei tempi di sosta e riposo del personale viaggiante
- Individuazione degli obblighi del vettore
- Individuazione degli obblighi risarcitori del vettore; clausole di compensazione
- Corretta determinazione del transime ed essenzialità delle consegne (nel rispetto del C.d.S.)
- Disciplina delle subvezioni (divieto, regolamentazione, manleva...)
- Regolamentazione degli aspetti assicurativi
- Esclusione o pattuizione di esclusiva/minimi di fatturato garantiti
- Clausole di non concorrenza, anche post contrattuale

---

# INDIVIDUAZIONE CORRETTA DELL'INTERLOCUTORE CONTRATTUALE

E' altamente più probabile che in un contratto scritto siano riportate le verifiche (e magari allegate le prove) della legittimità dell'interlocutore contrattuale (con indicazione di numero di iscrizione all'albo, Ren, numero di licenza comunitaria, abilitazioni speciali, etc....)

---

## Art. 7 D.Lgs. 286/2005 - Responsabilità condivise e solidali del vettore, del committente del caricatore e del proprietario della merce

*Nell'effettuazione dei servizi di trasporto di merci su strada, il vettore è tenuto al rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale, e risponde della violazione di tali disposizioni.*

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

---

# ONERI DI RISPETTO DELLE NORMATIVE SULLA CIRCOLAZIONE STRADALE E DEI TEMPI DI SOSTA E RIPOSO DEL PERSONALE VIAGGIANTE

E' vero che il vettore deve comunque rispettare tali indicazioni che sono obbligatorie e cogenti, ma inserire in contratto da parte del committente un onere espresso ed esplicito aiuta molto in caso di controlli ad evitare responsabilità di tipo:

- 1) Amministrativo (per violazioni del Codice della Strada)
- 2) Civile (in caso di sinistro che coinvolga il vettore stesso o terze parti, per danni a cose o persone)
- 3) Penale (per il caso di omicidio o lesioni stradali)
- 4) Parapenale (per eventuale responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001)

---

# INDIVIDUAZIONE DEGLI OBBLIGHI DEL VETTORE

Solo con un'adeguata contrattualizzazione si possono individuare ed imporre al vettore una serie di obblighi o comportamenti che non sono compresi negli elementi essenziali di cui all'articolo 6 del D.Lgs. 286/2005, quali:

- Onere di rispetto delle regole vigenti all'interno dei siti di carico e scarico
- Oneri di rispetto del CCNL e della normativa giuslavoristica e di cui al T.U. 81/2008
- Rispetto di taluni precetti di natura ambientale (es. utilizzo di mezzi ecologici)
- Rispetto di norme di abbigliamento e decoro
- Tipologia dei mezzi da utilizzare
- Tipologia di luoghi di sosta
- Regole di manutenzione e di pulizia dei mezzi utilizzati nel trasporto
- .....

---

# INDIVIDUAZIONE DEGLI OBBLIGHI RISARCITORI DEL VETTORE; CLAUSOLE DI COMPENSAZIONE

Le Parti possono liberamente stabilire che il vettore risponda, in caso di avaria o di perdita delle merci, per un limite superiore a quello legale (indipendentemente dalle coperture assicurative): solo contrattualmente potrà essere convenuto (e adeguatamente provato) un simile accordo.

Possono essere inserite clausole di compensazione automatica al verificarsi di tali eventi: in assenza non sarebbe possibile una compensazione di tipo legale, stante la differente natura dei crediti.

---

# CORRETTA DETERMINAZIONE DEL TRANSITIME ED ESSENZIALITÀ DELLE CONSEGNE (NEL RISPETTO DEL C.D.S.)

In sede contrattuale le parti possono definire in modo chiaro ed univoco il transime per le consegne ma anche l'essenzialità del termine di consegna che, diversamente, è molto difficile da sostenere.

---

# REGOLAMENTAZIONE DEGLI ASPETTI ASSICURATIVI

Una corretta e adeguata contrattualizzazione permette di pattuire in modo chiaro anche gli aspetti assicurativi in modo non generico, consentendo di individuare:

- Chi deve assicurare le merci oggetto del trasporto
- Contro quali rischi deve assicurarle
- Con quali compagnie deve assicurarle
- Con quali massimali deve assicurarle
- Le conseguenze della mancata assicurazione

---

# ESCLUSIONE O PATTUIZIONE DI ESCLUSIVA/MINIMI DI FATTURATO GARANTITI

Il contratto è un valido mezzo per escludere o pattuire vincoli di esclusiva a carico del committente e/o del trasportatore, nonchè l'attribuzione o l'esclusione di fatturati o volumi garantiti.

Questo consente una migliore chiarezza nei rapporti ed evita contestazioni, magari anche pretestuose, al termine del rapporto tra le parti.

---

## CLAUSOLE DI NON CONCORRENZA, ANCHE POST CONTRATTUALE

Può essere molto utile inserire nel contratto anche clausole che disciplinino aspetti di non concorrenza durante e/o dopo il rapporto contrattuale.

Es. il subvettore entra in contatto con la committenza durante le sue attività di subvezione e «scavalca» il primo vettore proponendo i propri servizi direttamente al committente.

Utile in questi casi anche la previsione di clausole penali con efficacia deterrente, oppure la previsione di meccanismi risarcitori al verificarsi dell'evento

---

## DISCIPLINA DELLE SUBVEZIONI (DIVIETO, REGOLAMENTAZIONE, MANLEVA...)

E' vero che la normativa di settore disciplina gli aspetti della subvezione, ma è pur vero che lascia ampia determinazione alla libera contrattazione delle parti sul punto.

Il contratto è dunque uno strumento molto importante per gestire tali rapporti, perché ad esempio può:

- Autorizzare o inibire espressamente la subvezione
- Imporre al vettore criteri e limiti di scelta dei subvettori
- Imporre regole che consentano di controllare la filiera delle subvezioni
- Inserire la possibilità per il committente di rifiutare taluni subvettori
- Regolare le responsabilità derivanti dalle subvezioni e gestire le iniziative di regresso.
- .....

---

## ART. 6 TER D.LGS. 286/2005

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

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

---

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

---

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

---

# LA DISCIPLINA CONTRATTUALE DELLE SUBVEZIONI

Il contratto è dunque uno strumento molto importante per gestire tali rapporti, perché ad esempio può:

- Autorizzare o inibire espressamente la subvezione
- Imporre al vettore criteri e limiti di scelta dei subvettori
- Imporre regole che consentano di controllare la filiera delle subvezioni
- Inserire la possibilità per il committente di rifiutare taluni subvettori
- Regolare le responsabilità derivanti dalle subvezioni e gestire le iniziative di regresso.

---

## LA GESTIONE DEI PALLET E GLI IMBALLI

*Art. 11 bis D.Lgs. 286/2005: «Nell'ipotesi in cui la merce da trasportare sia imballata, oppure stivata su apposite unità per la sua movimentazione, il vettore, al termine dell'operazione di trasporto, non ha alcun obbligo di gestione e non è tenuto alla restituzione degli imballaggi o delle unità di movimentazione utilizzate.*

*Qualora il committente e il destinatario della merce si siano accordati per la riconsegna degli imballaggi o delle unità di movimentazione, il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o di qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto, ed ha comunque diritto ad un compenso per ogni prestazione accessoria eseguita».*

---

## LA GESTIONE DEI PALLET E GLI IMBALLI

- Vettore: non ha obblighi di gestione/restituzione dei pallets utilizzati.
  
- Se committente e destinatario si accordano per scambio alla pari, vettore non ha responsabilità e ha diritto ad un compenso per ogni prestazione resa.

---

## SULL'ONERE DI RESTITUZIONE DEI PALLET

Secondo una consolidata giurisprudenza (Tribunale Milano 20.09.2012, Tribunale Udine 23.01.2016) non esiste obbligo di restituzione dei pallet, se non c'è un esplicito accordo in tal senso.

---

## LO SMALTIMENTO DEI PALLET

Ex art. 221, c. 1, D.L.vo 152/06, produttori ed utilizzatori sono responsabili della corretta gestione ambientale degli imballaggi e dei rifiuti da imballaggio generati dal consumo dei propri prodotti.

*«Gli operatori delle rispettive filiere degli imballaggi nel loro complesso garantiscono, secondo i principi della "responsabilità condivisa", che l'impatto ambientale degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio sia ridotto al minimo possibile per tutto il ciclo di vita» (art. 217, c. 2).*

---

# L'AUTORITÀ GIUDIZIARIA COMPETENTE E LA NORMATIVA APPLICABILE

- Soprattutto in casi di trasporto internazionale, o di interlocuzioni con operatori e soggetti stranieri, in sede contrattuale le parti potranno disciplinare la normativa di riferimento e l'autorità deputata a giudicare eventuali contenziosi che potessero insorgere dall'accordo di trasporto (giustizia ordinaria o organismo arbitrale).
- Sovente infatti, per esempio nel diritto marittimo in cui le controversie sono quasi sempre attribuite alla giurisdizione delle corti inglesi, l'utente è scoraggiato a dare corso ad iniziative risarcitorie soprattutto se di modico valore.
- Le convenzioni internazionali spesso forniscono criteri alternativi di individuazione del foro competente non particolarmente agevoli nella loro individuazione.
- La predeterminazione di tali sedi in ambito contrattuale potrà pertanto semplificare molto i rapporti tra le parti e porre i contraenti al riparo da contestazioni o eccezioni anche strumentali.

---

## LA STABILIZZAZIONE DELLA TARIFFA

Una valida e chiara contrattualizzazione rende poi agevole tra le parti la stabilizzazione della tariffa, autorizzando l'operatore a domandare eventuali adeguamenti periodici, o ponendo il committente al riparo da arbitrarie iniziative di aumento dei prezzi di nolo (fatti salvi gli adeguamenti di legge : fuel surcharge e toll surcharge).

---

## DISCIPLINA DEL FUEL SURCHARGE

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

---

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

---

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

---

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

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

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

---

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

---

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

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

---

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

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

---

## Criticità e problemi

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

---

## LA TIPIZZAZIONE DELLE IPOTESI DI COLPA GRAVE, GIUSTA CAUSA E DI FORZA MAGGIORE

Le parti possono altresì individuare in sede contrattuale a quali eventi intendano attribuire la colpa grave così da determinare il venir meno del limite di responsabilità vettoriale, oppure a quali eventi attribuire o meno sussistenza di causa di forza maggiore (la circostanza ha avuto grande significato in sede di pandemia e ora può assumerne altrettanta in una fase storica di grande carenza di mezzi e autisti nonché di conflitto bellico).

---

# IL CONTRATTO DI SPEDIZIONE: ARTICOLO 1737 CODICE CIVILE

*“Il contratto di spedizione è un mandato con il quale lo spedizioniere assume l’obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie”.*

Alla figura dello spedizioniere “senza rappresentanza” che acquisisce i diritti e assume esso stesso gli obblighi del contratto, si affianca pertanto ora la figura dello spedizioniere “con rappresentanza” che non detiene la titolarità del rapporto né è destinatario degli effetti e non è responsabile dell’esecuzione del rapporto contrattuale, ma che agisce «in nome e per conto» del proprio mandante.

---

## ARTICOLO 1737 CODICE CIVILE

La rappresentanza è il fenomeno per cui un soggetto può spendere il nome altrui nei rapporti giuridici con i terzi, facendo ricadere gli effetti degli atti da lui compiuti in testa al rappresentato. Parti del rapporto instaurato sono il rappresentato e il terzo, mentre il rappresentante è parte solo in senso formale.

---

## ARTICOLO 1737 CODICE CIVILE

Appare evidente il rilievo delle conseguenze che il corretto conferimento della rappresentanza comporta: solo con la corretta c.d. "spendita del nome" il trasferimento di diritti ed obblighi interverrà automaticamente in capo al mandante che, a differenza del passato, in caso di danno avrà il diritto di agire direttamente nei confronti del vettore effettivo (e non più verso lo spedizioniere che doveva poi evocare in giudizio il vettore effettivo).

La nuova formulazione dovrebbe consentire allo spedizioniere la possibilità di invocare la sua figura di c.d. «spedizioniere puro», e dunque di circoscrivere la sua responsabilità all'ambito della c.d. «culpa in eligendo».

---

## ARTICOLO 1737 CODICE CIVILE

Al fine di evitare contestazioni sull'effettiva sussistenza del potere di rappresentanza, sulle modalità del conferimento di tale potere e sulla sua portata, pertanto, lo spedizioniere potrà -e dovrà, nel suo interesse- munirsi di un mandato in forma scritta il più specifico e analitico possibile, al fine di precostituirsi un mezzo di prova in caso di contestazione sulla portata del suo potere di rappresentanza e/o sull'esistenza stessa del contratto.

La presenza di un mandato formalizzato con i crismi fornirà al contempo a favore del committente una maggior tutela in caso sorgano contestazioni in merito all'incarico conferito allo spedizioniere.

---

## ARTICOLO 1739 CODICE CIVILE

*"Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante. Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salva espressa richiesta del mandante".*

Viene dunque abrogato il rimando agli «usi», ormai evidentemente obsoleto, e viene posta chiarezza in merito all'assenza di obblighi assicurativi in capo allo spedizioniere, fornendo ampio rilievo al contenuto del mandato che dal mandante viene attribuito allo spedizioniere.

---

## ARTICOLO 1739 CODICE CIVILE

Maggiore autonomia negoziale tra le parti viene altresì attribuita tramite l'abrogazione anche della precedente formulazione che disponeva che *«I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario»*, e che rendeva tale passaggio operativamente desueto.

---

## ARTICOLO 1739 CODICE CIVILE

L'importanza della forma scritta e dei contenuti del mandato, ora ancora più fonte regolatrice del rapporto tra mandante e spedizioniere, emerge anche dalla dicitura "espressa", del tutto assente nella prima versione della norma e diretta a dirimere le numerose contestazioni che fino alla riforma in esame sorgevano tra mandante e spedizioniere circa l'esistenza o meno di un mandato ad assicurare la merce e l'idoneità della copertura assicurativa stipulata anche in funzione della tipologia del trasporto e del valore del carico.

---

## ARTICOLO 1739 CODICE CIVILE

Se dunque nel corso degli ultimi anni si è da parte del legislatore attribuita una sempre crescente convenienza verso la formalizzazione scritta del contratto di trasporto, è verosimile che le parti del rapporto mandante/spedizioniere debbano porre maggiore attenzione verso una precisa contrattualizzazione che disegni il perimetro e l'incarico dell'operato dello spedizioniere.

---

GRAZIE DELL'ATTENZIONE