

Le tariffe a forcella vanno in pensione, è giunta l'ora della liberalizzazione?

Nel momento in cui questo articolo giunge in stampa, nel Paese si rincorrono notizie circa gli ultimi disagi alla circolazione stradale generati dalle manifestazioni dei TIR "lumaca". Sebbene gli effetti sulla collettività siano gli stessi, questa volta il motivo del malcontento degli autotrasportatori nazionali non è dovuto ad un problema specifico della categoria, come nelle passate proteste (restituzione del bonus fiscale all'UE), ma principalmente al disegno di legge delega presentato dal Governo per la ristrutturazione del comparto.

I punti cardini del progetto sono il superamento delle tariffe a forcella ed il passaggio alla libera contrattazione dei prezzi per i servizi di trasporto nazionale merci su gomma.

Potrebbe sembrare una motivazione di "quartiere", caso mai volta a favore delle imprese committenti il servizio di trasporto, ma che comunque interessa esclusivamente il governo del settore. In realtà, le implicazioni del disegno di legge, se da una parte riguardano specificamente l'autotrasporto, dall'altra propongono limiti al rapporto privato tra committente e vettore attraverso il riconoscimento della forma scritta del contratto di trasporto, come modello da adottare "di regola", e l'istituto della corresponsabilità oggettiva del committente.

Vi è preoccupazione tra gli autotrasportatori per il brusco passaggio da un mercato tariffario regolamentato (almeno sulla carta) ad una situazione di completa liberalizzazione. I dubbi riguardano il "chi" beneficerà dei vantaggi ottenuti dall'esercizio della libera contrattazione dei prezzi. Secondo la categoria, sia la stratificazione dell'offerta nazionale del trasporto su gomma, caratterizzata sempre da un cospicuo numero di imprese monoveicolari, sia le vicende prossime del mercato europeo, l'entrata nell'UE di otto Paesi continentali dell'Est, gettano ombre sul reale raggiungimento degli obiettivi del progetto. Si teme, soprattutto, la concorrenza dei Tir dell'Est che, potendo praticare tariffe più basse di quelle minime offerte dai

vettori italiani, induca i committenti ad imporre al mercato il loro prezzo del servizio, spingendo sempre più le tariffe al ribasso, e a programmare tempi e modi della prestazione. Situazione questa che porterebbe gli autotrasportatori nazionali a soffrire, piuttosto che a beneficiare, della "deregulation" del mercato.

Secondo gli Enti di categoria, nella situazione in cui il committente organizza il servizio di trasporto secondo le proprie necessità, i vettori, per restare al passo della concorrenza, potrebbero essere indotti ad uscire dalle regole, con grave rischio per il carico e la sicurezza.

In questi casi, il disegno di legge prevede la corresponsabilità oggettiva del committente per i danni cagionati dal vettore. Secondo il Governo, ciò dovrebbe rappresentare una valida misura (da perfezionare e concretizzare) per compensare gli abusi della committenza e concorrenza. Il carattere "oggettivo", poi, tutelerebbe il vettore anche dall'onere di provare, ogni volta, la colpa del committente; cosa che, invece, oggi accade di sovente con la soggettività della responsabilità.

Rimangono, però, seri dubbi circa i riferimenti di legge ed i parametri da utilizzare per determinare: il campo ed il grado di corresponsabilità; l'entità e la misura delle sanzioni applicabili ai committenti; l'equità del prezzo del servizio di trasporto (origine della contesa). La preoccupazione è che la norma sulla corresponsabilità rimanga troppo vaga anche dopo l'approvazione finale del disegno di legge, con il rischio che si arrivi a lunghi contenziosi in cui i trasportatori incontrino serie difficoltà nel far valere il principio della "responsabilità oggettiva".

Altro punto dolente è la "forma" dei contratti di trasporto. Il progetto stabilisce che "per i contratti di trasporto si preveda, di regola, la forma scritta".

Inoltre, pur non consacrandone il carattere obbligatorio, stabilisce che in caso di contenzioso tra vettore e committente, circa la corretta esecuzione del servizio o il corrispettivo della prestazione, le parti potranno adire alla magistratura solo se

esiste un contratto di trasporto scritto. Negli altri casi (contratti stipulati in forma non scritta), le controversie saranno risolte facendo ricorso agli usi e consuetudini commerciali contenuti nei bollettini delle CCIAA. Al momento, però, gli usi sono proprio le tariffe a forcella, ma domani? Inoltre, nel caso di contestazioni riguardanti i trasporti effettuati fino al momento in cui la forcella rimane in vigore, il disegno di legge prevede un periodo di tempo di soli 4 mesi entro il quale i vettori potranno avanzare pretese su eventuali differenze tariffarie maturate col vecchio sistema (con la tariffazione a forcella il termine era di 5 anni) e decidere se rivolgersi al Giudice o alla Camera di Commercio; trascorso tale termine c'è la prescrizione. È evidente lo sforzo del legislatore di voler sanare una situazione ormai divenuta critica con il passare del tempo, relativa ai molteplici casi di contenziosi duri a morire, ma lascia interdetti la volontà di eliminare tale situazione con un improvviso "colpo di spugna", senza tener troppo conto dei crediti maturati con il precedente sistema e delle vertenze tariffarie attualmente in corso.

È vero che un contratto di trasporto scritto darebbe garanzie certe a tutte le parti coinvolte, perché allora non prevederlo esplicitamente e da subito nel piano legislativo; per le pendenze si potrebbero altresì programmare sistemi alternativi di compensazione, quali la trasformazione del credito (alternativa proposta dalla Confartigianato Trasporti), o la dilazione dei tempi di prescrizione.

Giovanni Ciminelli

ciminelli@commercioestero.net

¹Legge 298/1974 istituiva le tariffe a forcella, concretamente attuate solo a partire dal 1983