

CAPITOLO PRIMO

Introduzione all'autotrasporto di merci

1. Evoluzione della nozione di autotrasporto di merci nella normativa di settore

Il primo intervento normativo in materia di trasporto merci risale alla L. 20 giugno 1935, n. 1349 recante “*Disciplina dei servizi di trasporto merci mediante autoveicoli*”.

Questo testo normativo prevedeva già la distinzione tra trasporto merci per conto di terzi e trasporto di merci in conto proprio, stabilendo per il primo il rilascio di un'autorizzazione dell'autorità competente e per il secondo tipo di trasporto la licenza.

Tutti i veicoli adibiti al trasporto di cose dovevano quindi essere abbinati ad un'autorizzazione o concessione dell'autorità competente per il trasporto di cose per conto di terzi, ovvero ad una licenza per il trasporto in conto proprio.

La L. n. 1349/1935 aveva come scopo quello di riconoscere giuridicamente e favorire le imprese che già esercitavano l'attività di trasporto, stabilendo, difatti, il principio che le autorizzazioni per il trasporto merci per conto terzi potevano essere assegnate solamente alle imprese che già di fatto esercitavano tale attività, mentre, per coloro che volevano avviare *ex novo* l'attività, era previsto che potessero farlo soltanto a seguito di rinuncia di altre imprese.

Un atteggiamento, pertanto, che potremmo definire “protezionistico” e che trovava sotto certi aspetti una sua giustificazione nello sviluppo storico ed economico italiano.

Si era, infatti, negli anni in cui l'economia italiana era prevalentemente a carattere agricolo e locale, non ancora collegata ai concetti di scambio commerciale e di mercato, condizionata negativamente, peraltro, dalla mancanza d'infrastrutture e di veicoli adeguati da adibire al trasporto delle merci, il che comportava che la maggior parte dei trasferimenti avveniva via mare.

Nel primo dopoguerra, di pari passo con lo sviluppo dell'industria motoristica, si assistette al passaggio da un'economia agricola e localistica ad una industriale e più aperta al Mercato, il che comportò inevitabilmente la necessità di individuare strumenti adeguati a favorire la distribuzione delle merci in maniera capillare nell'intero territorio italiano.

Ci si avviò, in quel periodo, verso un forzato sviluppo sia delle infrastrutture (strade e prime autostrade), che dell'industria automobilistica e si sviluppò sempre più quella che sarà una tendenza costante sino ai nostri giorni, vale a dire la preferenza per il trasporto su gomma grazie alle sue intrinseche caratteristiche d'efficienza, rapidità e capillarità.

Con l'entrata in vigore del Codice Civile nel 1942, venne introdotta una disciplina specifica in materia di trasporto.

Il Codice adottò difatti, nel libro quarto relativo alle obbligazioni, una serie di norme (artt. 1678 C.C. e segg.) aventi contenuto generale ed altre (1683-1702 C.C.) specificamente rivolte a disciplinare il trasporto delle merci.

Durante questo periodo erano ancora le circolari ministeriali, emanate sulla base della L. n 1349/1935, a disciplinare le modalità per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio dell'attività di trasporto (circolari nn. 327 e 20871 del 1949 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione).

Non si prevedeva tuttavia l'iscrizione obbligatoria in alcun elenco o Albo degli autotrasportatori.

La normativa più interessante di questa fase storica è rappresentata dal decreto ministeriale 8 giugno 1949, che stabilì i primi criteri per il rilascio dei titoli autorizzativi. Criteri che ispireranno per quasi un cinquantennio tutte le successive disposizioni in materia, costituendo quindi i cardini per l'accesso al mercato dell'autotrasporto. I criteri fissati erano i seguenti:

- i titoli autorizzativi erano rilasciati calcolando il contingente su base provinciale;
- l'organo preposto al rilascio e all'eventuale revoca dei titoli erano gli uffici provinciali della Motorizzazione civile;

- il rilascio di un titolo autorizzativo era subordinato al possesso, da parte della ditta, di un veicolo; nel 1949 per possesso si intendeva esclusivamente la proprietà, mentre negli anni successivi saranno consentiti, quale forma di disponibilità del veicolo, anche gli istituti dell'usufrutto, dell'acquisto con patto di riservato dominio e della locazione con facoltà di compera (cd. leasing);
- il rilascio di un titolo autorizzativo presupponeva l'iscrizione dell'impresa alla locale Camera di commercio per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi.

I titoli, oltre ad essere rilasciati *ex novo* a concorso, secondo graduatorie stilate in base a determinate caratteristiche possedute dalle ditte richiedenti, potevano anche essere trasferiti in base agli istituti della rinuncia, della cessione d'azienda e della successione ereditaria.

La situazione venne a modificarsi, ulteriormente, sotto certi aspetti, con l'emanazione del decreto ministeriale 12.10.1955, che stabilì il numero delle nuove autorizzazioni per il trasporto per conto terzi da rilasciare in ogni provincia ad incremento di quelle esistenti.

I requisiti, che venivano richiesti dal decreto alle ditte richiedenti, erano il possesso:

- di capacità tecnica ed organizzativa, con esercizio in atto dell'attività d'autotrasporto per conto terzi;
- della speciale attrezzatura permanente per i trasporti speciali;
- della qualifica comprovata di reduce di guerra, mutilato o invalido di servizio, di deportato civile o di rimpatriato dai territori dei possedimenti delle colonie d'Albania ovvero dai territori già facenti parte dello Stato Italiano.

Successivamente all'istruttoria e all'assegnazione dei titoli, l'Ispettorato della Motorizzazione civile doveva accertare il possesso dell'idoneità tecnica morale e finanziaria delle ditte richiedenti.

Con il D.M. del 12.10.1955, si completò il quadro dei requisiti necessari che doveva possedere la ditta d'autotrasporto e che oggi si sostanziano nei requisiti comunitari dell'onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale. Si cominciò a delineare, pertanto, la figura dell'autotrasportatore come la conosciamo oggi, essendo evidente che il richiamo alla capacità tecnica e finanziaria ivi contenuto sottintende

la necessità di una struttura organizzativa e di capitali in grado di permettere al soggetto di svolgere l'attività in maniera seria e professionale, conformemente al titolo abilitativo acquisito.

Il bisogno di una normativa di settore è stato particolarmente avvertito per l'autotrasporto di merci per conto terzi già a partire dagli anni '60, dato che quello aereo e marittimo da tempo erano oggetto di una disciplina autonoma per effetto delle previsioni contenute nel Codice della Navigazione; pari discorso andava fatto per il trasporto ferroviario (r.D.L. 1940 25.1.1940 n. 9 convertito nella L. 13.5.1940 n. 674 e successive modificazioni ed integrazioni).

Da qui la necessità ravvisata dal legislatore di provvedere ad una distinzione dei regimi applicabili in base alle diverse modalità con cui il trasporto commerciale viene concretamente esercitato, per ognuna delle quali predisporre uno strumento negoziale ad hoc per la disciplina delle relative contrattazioni, nonché una cornice di disposizioni regolanti i diversi profili (amministrativi, penali, disciplinari) coinvolti nell'esecuzione del servizio.

Con l'entrata in vigore della L. 6.6.1974 n. 298, viene così finalmente posta fine a questa grave disparità di trattamento nei confronti dell'autotrasporto di merci per conto terzi, che da quel momento in poi assurge a dignità di attività giuridicamente (e non più solo economicamente) a sé stante, regolata da norme specificamente destinate al regolarne tutti i momenti più importanti dell'esercizio (dall'accesso alla professione all'esecuzione dei viaggi su strada).

2. Professionalità ed imprenditorialità dell'autotrasportatore di merci

La L. n. 298/1974 subordina l'iscrizione del vettore al relativo Albo nazionale (considerata *condicio sine qua non* per l'esercizio dell'autotrasporto) al possesso di determinati requisiti di capacità finanziaria ed idoneità professionale che postulano nell'operatore una capacità ed una competenza che soltanto un professionista può garantire.

La netta presa di posizione del legislatore del 1974 in favore dell'attribuzione di un'impronta commerciale ed imprenditoriale al trasporto su strada di merci per conto terzi è stata confermata dal D.lgs. di ri-