

---

## **Autotrasporto: la responsabilità giuridica e sociale quale leva per la competitività del settore. Quadro normativo di sintesi**

*A cura del Dott. Alessio Sitran e dell'Avv. Anna Carnielli*

### **Normativa sociale nel comparto dell'autotrasporto e responsabilità aziendale**

*Dott. Alessio Sitran*

L'entrata in vigore del Regolamento (UE) n. 403/2016, che sistemizza in modo organico le sanzioni che possono portare alla perdita del requisito dell'onorabilità delle imprese che effettuano operazioni di trasporto su strada per conto terzi, rende nuovamente attuale e di primaria rilevanza l'analisi del tema legato ai requisiti di responsabilità delle imprese che operano in questo importante settore della nostra economia. Ciò non solo per i risvolti giuridici e sanzionatori del regime normativo oggi in essere, ma anche per le implicazioni operative che il rispetto della normativa vigente ha sia per le imprese di autotrasporto, sia per l'intera filiera logistica<sup>1</sup>.

Questo chiama in causa una corretta conformità al rispetto della normativa in essere, sia essa operativa, sia essa documentale. Ciò assume un carattere di essenzialità non solo per evitare il peso economico delle sanzioni imposte in caso di infrazione, bensì anche per mitigare il più possibile le eventuali ripercussioni negative nei rapporti con la committenza. A riguardo, il principio di solidarietà passiva tra i responsabili delle violazioni implica che i verbali di accertamento notificati alle aziende di autotrasporto siano anche comunicati ai propri committenti, mettendo così a rischio la corretta gestione del rapporto commerciale.

Scopo di questo articolo è, dunque, di fare sintesi delle norme che disciplinano la responsabilità delle imprese di autotrasporto, evidenziandone il ragionamento giuridico in *re ipsa* unitamente agli aspetti più rilevanti in termini di: istruzione, formazione, controllo e organizzazione delle attività di trasporto, ovvero di obblighi che direttamente fanno capo alle imprese di autotrasporto.

### **Il settore dell'autotrasporto: una disciplina normativa complessa**

Quando si affronta il tema della responsabilità delle imprese che esercitano l'attività di autotrasporto – siano esse di trasporto di cose (in conto terzi o per conto proprio) o di persone – si evidenzia sin da subito la complessità del *corpus* normativo preposto alla loro disciplina<sup>2</sup>. Questa complessità nasce dalla molteplicità degli attori e delle attività

---

<sup>1</sup> Sul punto si veda il D.Lgs. n. 286/2005, come modificato dalla Legge 23 dicembre 2014 n. 190 (Legge di Stabilità 2015), art. 1 commi, 247, 248, 249 e 250. Art. 7, comma 4.

<sup>2</sup> Sebbene esuli dalla trattazione del presente articolo, occorre ricordare anche la responsabilità dell'azienda di autotrasporto in materia di manomissione o alterazione dello strumento tachigrafico. In tale ambito, la manipolazione del tachigrafo investe la tutela di due beni giuridici: a) sicurezza della circolazione stradale inclusi i rischi che ne derivano (art. 179, comma 2 del Codice della Strada), e b) tutela della salute sul luogo di lavoro (art. 437, comma 2 del Codice Penale). Oltre che dalla tutela di questi due distinti beni giuridici, il rapporto tra la disposizione dell'art. 179 e la disposizione dell'art. 437 è regolato dal principio di specialità. Ciò ha permesso di chiarire il contenuto e i destinatari della responsabilità penale della manomissione dei tachigrafi, ovvero: a) la rilevanza penale è confermata perché il contenuto incriminatorio dell'art. 437 del Codice Penale disciplina la condotta di manomissione nella previsione tipica della "rimozione", intesa anche come attività che mira a frustrare il corretto funzionamento del dispositivo e prescinde dal fatto che il soggetto agente circoli o meno con

coinvolti, dai cambiamenti strutturali (*in primis* nel mercato del lavoro di questo settore, in un'ottica sia di occupazione, sia retributiva), dalla combinazione degli impatti non solo economici e di mercato ma anche sociali ed ambientali che mettono a valore gli obiettivi generali a cui questa disciplina contribuisce e che possono essere riassunti in: a) migliorare le condizioni sociali dei soggetti che operano nel settore dei trasporti su strada, b) migliorare la sicurezza stradale e c) affrontare, altresì, le questioni legate alla concorrenza.

Risponde a queste esigenze la volontà del Legislatore di riconoscere, accanto alla responsabilità oggettiva del conducente, anche una responsabilità in solido e parimenti diretta dell'azienda a cui esso appartiene, pertanto, con un'ulteriore sanzione accessoria a carico dell'impresa stessa.

È importante sottolineare come questa corresponsabilità non afferisce solamente (come avremo di approfondire in seguito) al mancato rispetto delle disposizioni in materia di tempi di guida e di riposo (*ex* Regolamento (CE) n.561/2006) e di corretto utilizzo del tachigrafo (*ex* Regolamento (UE) n. 165/2014), bensì anche ad altre situazioni, quali le sanzioni accessorie previste dalle fattispecie indicate ai commi 3 e 4 dell'art. 7 del D.Lgs. 286/2005 e ss. mod.<sup>3</sup>, laddove l'impresa di autotrasporto (ma anche il committente, il caricatore e il proprietario della merce con cui il vettore ha stipulato il contratto di trasporto) risponde in solido in presenza di istruzioni sul viaggio che siano incompatibili con il rispetto della normativa sui tempi di guida e di riposo. O ancora la responsabilità dell'impresa di autotrasporto con riferimento al rispetto dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili (*ex* D.lgs. 234/2007 che recepisce la Direttiva 2002/15/CE).

### **Il quadro normativo europeo**

Fatte queste premesse, analizziamo, invece, più nel dettaglio la disciplina della responsabilità dell'impresa di autotrasporto in materia di tempi di guida e di riposo e tentando di darne una lettura, come oggi novellata alla luce dei recenti sviluppi normativi nazionali (*ex* Decreto Dirigenziale n. 215 del 12 dicembre 2016) e comunitari (*ex* Regolamento (UE) n. 403/2016).

Sul piano della normativa comunitaria, la responsabilità dell'impresa di autotrasporto va inquadrata nel combinato disposto dell'**art. 10, commi 2 e 3** del Regolamento (CE) n. 561/2006, e dell'**art. 33, commi 1 e 3**, del Regolamento (UE) no 165/2014.

Il Regolamento (CE) n. 561/2006 istituisce i principi fondamentali inerenti al rispetto dei tempi massimi di guida, interruzioni e periodi minimi di riposo. È utile sottolineare che il principale destinatario dei precetti normativi del Regolamento (CE) n. 561/2006 è, e rimane, il conducente, nel senso che a lui è imposto il rispetto dei principi suindicati. Una conferma di tale *ratio legis* è che anche l'impianto sanzionatorio previsto dal Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ss.mm.ii) si rivolge in

---

il veicolo; b) la stessa, però, sia applica solo al datore di lavoro titolare del veicolo su cui è manomesso il tachigrafo, e non anche al conducente del veicolo stesso.

<sup>3</sup> La Legge di Stabilità 2015 ha ridisegnato la mappa delle responsabilità solidali che coinvolgono il committente ed il vettore (più gli eventuali sub-vettori), nell'esecuzione di un contratto di trasporto di cose di terzi su strada mediante autoveicoli, al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con gli obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi. Il regime di responsabilità solidale così delineato si applica anche tra vettore e sub-vettore qualora il vettore incaricato del trasporto si avvalga per la sua esecuzione di un altro vettore (sub-vettura). La nuova regolamentazione è in vigore dal 1° gennaio 2015, e prevede due diversi regimi di solidarietà a seconda che il contratto di trasporto sia o meno stipulato in forma scritta.

via diretta e principale al conducente e rinvenendo, per contro, all'impresa di autotrasporto una responsabilità in solido per ciascuna sanzione contestata ai propri conducenti come stabilito dall'art. 174 (rubricato "*Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose*"), comma 13 del Codice della Strada.

Se quanto detto sopra vale, come regola generale, lo stesso Regolamento (CE) n. 561/2006 assegna, comunque, anche all'impresa una responsabilità che si prefigura come diretta e principale. Questa responsabilità diretta si evince dalla lettura del testo dell'art. 10, che è presente nel Capo III (rubricato "*Responsabilità dell'impresa di trasporto*") del predetto Regolamento.

L'art. 10 pone, dunque, a capo dell'impresa di autotrasporto una responsabilità oggettiva e diretta relativamente all'assolvimento di taluni oneri che sono finalizzati ad assicurare i due beni giuridici della sicurezza stradale e del rispetto delle condizioni di lavoro dei conducenti alle sue dipendenze. Quattro gli obblighi precipui che sono definiti dall'art. 10, ossia:

- Il **divieto di retribuire i propri conducenti** o di riconoscere loro premi o maggiorazioni di salario che sono corrisposti sulla base delle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, *rectius* quando questi riconoscimenti retributivi sono tali da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare il mancato rispetto dei tempi di guida e dei periodi di riposo (art. 10, par. 1).
- L'**obbligo di organizzare l'attività** dei propri conducenti di modo che essi possano rispettare i tempi di guida e i periodi di riposo, nonché il corretto utilizzo del tachigrafo (art. 10, comma 2, primo periodo).
- L'**obbligo di istruire** i propri conducenti affinché siano in grado di rispettare le prescrizioni in materia di tempi di guida e periodi di riposo, e di corretto utilizzo del tachigrafo (art. 10, comma 2, secondo periodo).
- L'**obbligo di porre in essere con regolarità controlli** che consentano di verificare il rispetto delle disposizioni in materia di tempi di guida e periodi di riposo, e di corretto utilizzo del tachigrafo (art. 10, comma 2, secondo periodo).

Lo stesso art. 10, ricollegandosi con l'art. 19 del Regolamento (CE) n. 561/2006, definisce anche il regime sanzionatorio legato alla mancata osservanza dei quattro precetti sopra citati. Lo fa al comma 3 nel quale prevede che le "*imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo*".

Su quanto detto sopra si inserisce, inoltre, il disposto dell'art. 33 del Regolamento (UE) n. 165/2014 del 4 febbraio 2014 che ha abrogato il Regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (il tachigrafo).

Il contenuto dell'art. 33 (rubricato come "*Responsabilità delle imprese di trasporto*") rappresenta una delle maggiori novità introdotte dal nuovo Regolamento (UE) n. 165/2014, ponendo in capo alle imprese di trasporto una responsabilità finalizzata a garantire che "*i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, che siano digitali o analogici*", e che [*le imprese stesse*] *effettuino controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente e non forniscano ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare ad un uso improprio dei tachigrafi*".

---

L'importanza dell'art. 33 consiste nell'aver allargato, con contenuti nuovi, le disposizioni dell'art. 10 del Regolamento (CE) n. 561/2006, soprattutto laddove l'art. 33 stabilisce un precetto di formazione e di istruzione che le imprese di autotrasporto hanno nei confronti dei loro conducenti e relativamente al corretto utilizzo del tachigrafo (sia esso analogico o digitale).

L'innovazione attuata dall'art. 33 è notevole perché, mutuando la previsione dell'art. 10, par. 3, comma 1 del Regolamento (CE) n. 561/2006, assegna esso stesso ed *ex novo* una responsabilità diretta e autonoma dell'impresa di autotrasporto per le violazioni degli obblighi contenuti nello stesso art. 33 commesse dai loro conducenti.

### **Il contesto normativo nazionale**

Nell'ordinamento giuridico italiano le fattispecie giuridiche previste dalla normativa europea sopra esaminata, ovvero gli artt. 10 del Regolamento (CE) n. 561/2006 e 33 del Regolamento (UE) n. 165/2014, assumono rilievo peculiare le ipotesi sanzionatorie poste in essere dal D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), anche alla luce delle modifiche apportate:

- dalla Legge 29 luglio 2010, n. 120, che ha riformato il Codice della Strada<sup>4</sup>;
- dall'art. 20, comma 5 del D.L. 21 giugno 2013, n. 69 (convertito dalla legge 9 agosto 2013, n. 98) che ha introdotto la riduzione del 30% per gli importi sanzionati pagati entro 5 giorni dalla contestazione o notificazione;
- dal D.M. del 16 dicembre 2014 che ha adeguato gli importi delle sanzioni in materia di dischi crono-tachigrafici, apparecchi di registrazione e modulo assenze.

L'analisi del regime sanzionatorio va poi operata tenendo presente gli sviluppi giurisprudenziali promossi dai seguenti atti amministrativi:

- Nota n. 13587 del 2 agosto 2010 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.
- Nota n. 13944 del 5 agosto 2010 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.
- Circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'Interno.
- Nota n. 5033 del 1° giugno 2011 del Ministero dell'Interno.
- Circolare n. 300/A/6262/11/111/20/3 del Ministero dell'Interno.

Nodo centrale dell'impianto sanzionatorio è l'art. 174 (rubricato "*Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose*") che sanziona

---

<sup>4</sup> Prima della riforma del Codice della Strada avvenuta con la Legge 120/2010, i due ambiti responsabilità dovevano caratterizzare congiuntamente la condotta aziendale. Con la riforma si introduce invece un principio di non dipendenza tra le due condotte, tant'è che la nuova formulazione normativa recita "*L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni del regolamento, ovvero (precedentemente "e") non tiene i documenti [ ]*". Sul punto, è utile ricordare anche le disposizioni della Legge 727/78 concernente il controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada. L'azienda di autotrasporto è, infatti, tenuta a scaricare i dati tachigrafici almeno una volta ogni 28 giorni (dati autista) e almeno una volta ogni 90 giorni (dati veicoli) con l'obbligo di archiviazione e di conservazione per un anno. Tali dati rientrano nelle disposizioni sanzionatorie dell'art. 174 comma 14 del Codice della Strada, ma rientra anche nella previsione normativa dell'art. 33 del regolamento (UE) n. 165/2014 che conduce alle sanzioni previste dall'art. 19 della Legge 727/78.

specificatamente dai commi 4 – 10 le inosservanze da parte dell'impresa, del conducente e del membro dell'equipaggio alle disposizioni contenute nel Regolamento (CE) n. 561/2006 e già previste dall'ormai abrogato Regolamento (CEE) no. 3820/85.

L'articolazione della norma si basa su di un sistema per soglie di irregolarità (sino al 10%, da oltre il 10% al 20%, e oltre il 20%) in relazione alla gravità della violazione commessa. L'art. 174 pone, però, in capo dell'impresa anche due tipologie di responsabilità<sup>5</sup> per le violazioni commesse:

- Una responsabilità in solido (comma 13), ovvero si conferma che per tutte le violazioni delle disposizioni richiamate e sanzionate dall'art. 174, l'impresa di autotrasporto da cui dipende il lavoratore al quale gli illeciti si riferiscono è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma a titolo di sanzione amministrativa da questi dovuta<sup>6</sup>.
- Una responsabilità principale e diretta (comma 14), ossia si conferma che l'impresa di autotrasporto che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel Regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, la stessa è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma, precisamente individuata tra un minimo ed un massimo, per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato). Tale responsabilità è, quindi, posta a carico dell'azienda di autotrasporto senza che sia presente una particolare indagine sul profilo soggettivo della condotta<sup>7</sup>.

In una circostanza di controllo su strada, qualora l'organo accertatore dovesse riscontrare un'infrazione, ad esempio di mancate interruzioni dei tempi di guida (art. 174, comma 8), al conducente sarà notificato un verbale di illecito amministrativo per la violazione del su citato articolo del Codice della Strada mentre, in virtù del principio di regresso, nello stesso atto l'azienda di autotrasporto apparirà in qualità di obbligato in solido, essendo tenuta a rispondere della sanzione amministrativa pecuniaria qualora non lo faccia il trasgressore stesso.

---

<sup>5</sup> Prima della riforma del Codice della Strada avvenuta con la Legge 120/2010, i due ambiti responsabilità dovevano caratterizzare congiuntamente la condotta aziendale. Con la riforma si introduce, invece, un principio di non dipendenza tra le due condotte, tant'è che la nuova formulazione normativa recita "*L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni del regolamento, ovvero (precedentemente "e") non tiene i documenti [ ]*". Sul punto, è utile ricordare anche le disposizioni della Legge 727/78 concernente il controllo degli impieghi temporali nel settore dei trasporti su strada. L'azienda di autotrasporto è, infatti, tenuta a scaricare i dati tachigrafici almeno una volta ogni 28 giorni (dati autista) e almeno una volta ogni 90 giorni (dati veicoli) con l'obbligo di archiviazione e di conservazione per un anno. Tali dati rientrano nelle disposizioni sanzionatorie dell'art. 174 comma 14 del Codice della Strada, ma rientrano anche nella previsione normativa dell'art. 33 del regolamento (UE) n. 165/2014 che conduce alle sanzioni previste dall'art. 19 della Legge 727/78.

<sup>6</sup> L'art. 196 c. 1 come successivamente modificato dall'art. 11, c. 4 della legge 120/2010 individua i responsabili in solido al pagamento della sanzione (con diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione ai sensi del c. 4 del medesimo art. 196) sancendo che per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo ovvero del rimorchio è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma dovuta.

<sup>7</sup> Sul punto la Circolare del Ministero degli Interni n. M/2413/19 del 22 maggio 2001 prevede una sanzione unica nel caso di coincidenza personale tra il conducente e il proprietario del veicolo, mentre due sanzioni distinte saranno applicate allorché il conducente è un soggetto diverso rispetto al proprietario del mezzo (sia quest'ultimo persona giuridica o fisica).

Unitamente a ciò, alla stessa azienda di autotrasporto sarà notificato un atto amministrativo autonomo ex art. 174 comma 14 del Codice della Strada. A riguardo, è opportuno sottolineare relativamente ai criteri di applicazione della sanzione di all'art. 174, comma 14, la citata nota del Ministero del lavoro del 5 agosto 2010 che conferma l'indirizzo già espresso nella precedente nota del 2 agosto 2010, e che ribadisce l'orientamento in base al quale sanzione amministrativa *“debba essere riferita ogni dipendente interessato e a ciascuna violazione rilevata, pur nell'ambito della medesima fattispecie di illecito maggiormente in linea con il tenore letterale della norma”*. Ciò significa che la sanzione in questione non debba essere calcolata solamente in relazione al numero di lavoratori coinvolti, bensì anche tenendo conto del numero delle violazioni commessa da ogni singolo lavoratore<sup>8</sup>.

È proprio questa seconda tipologia di responsabilità che acquista, pertanto, specifico rilievo, alla luce del successivo Decreto Dirigenziale n. 215 del 12 dicembre 2016 che di fatto esclude la contestazione del comma 14 in presenza di determinati requisiti.

Successivamente precisato con nota n. 300/A/2438/17/111/20/3 del Ministero dell'Interno, tale Decreto modifica l'impianto normativo previsto dal comma 14 dell'art. 174 nel senso che, in caso di infrazioni riguardanti il tachigrafo (Regolamento (UE) n. 165/2014) e i tempi di guida e di riposo (Regolamento (CE) n. 561/2006) è ammissibile la non contestazione formale all'azienda di autotrasporto della responsabilità oggettiva ex comma 14<sup>9</sup>, a condizione che:

- siano contestate solo infrazioni minori<sup>10</sup>, classificate come tali nell'allegato III del Regolamento (UE) 403/2016;
- l'azienda di autotrasporto abbia fornito ai propri conducenti: la necessaria formazione e le adeguate istruzioni sul corretto utilizzo del tachigrafo, e abbia effettuato i periodici controlli sia sul corretto utilizzo di quest'ultimo, sia sul rispetto dei tempi di guida e dei periodi di riposo.

Ai fini della verifica della correttezza delle attività di formazione, istruzione e controllo periodico, l'azienda dovrà mettere i propri conducenti nelle condizioni di dimostrare

<sup>8</sup> Con le due Note del 2 e 5 agosto 2010, il Ministero del Lavoro ha riconosciuto come, con riferimento all'applicazione dei principi sanzionatori dell'art. 174 comma 14 del Codice della Strada, si siano prodotti due diversi orientamenti interpretativi, che hanno consequenzialmente dato argomentazione sostantiva a due differenti modalità di calcolo della corrispondente sanzione pecuniaria. Il primo orientamento ha adottato come parametro di calcolo sia il numero dei lavoratori in infrazione, sia il numero delle violazioni commesse. Il secondo orientamento, per contro, ha determinato la sanzione usando come esclusivo parametro il numero dei lavoratori coinvolti, interpretando l'inciso normativo *“cui la violazione si riferisce”* con solo riguardo alle tipologie di infrazioni commesse, ma non anche al numero delle stesse. A fronte di questi due orientamenti interpretativi, la Nota ministeriale del 2 agosto 2010 ha condiviso la prima impostazione, sostenendo che risponda maggiormente al principio di proporzionalità delle sanzioni, perché consentirebbe di associare in maniera coerente il trattamento sanzionatorio all'effettiva gravità della condotta tenuta dal datore di lavoro, in base *“al numero di violazioni del precetto normativo commesse dal datore di lavoro”* (Rausei, 2010).

<sup>9</sup> Il D.D. 215/2016 opera nei fatti una trasformazione della responsabilità oggettiva, così come definita in maniera rigida dal comma 14 dell'art. 174 del Codice della Strada, facendole assumere, per contro, il carattere di una responsabilità colposa per omissione.

<sup>10</sup> Le infrazioni lievi possono essere ricondotte a quelle del superamento dei tempi massimi di guida (giornalieri, settimanali o bisettimanali) o del non raggiungimento dei periodi minimi di riposo (giornaliero e settimanale) nella percentuale minima (10%) prevista dallo stesso art. 174 del Codice della Strada.

quanto sopra, impartendo le opportune istruzioni secondo il dettato del Decreto Dirigenziale (art. 7).

È essenziale ribadire che l'applicabilità del precetto normativo previsto dal D.D. 215/2016, come precisato dalla Nota di indirizzo del Ministero dell'Interno n. 300/A/2438/17/111/20/3 del 24 marzo 2017, e in un'ottica di mitigare il carattere di afflittività derivante dall'automatica contestazione dell'art. 174, comma 14 per ogni violazione delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006 commessa da ciascun dipendente dell'azienda di autotrasporto, concerne solamente le infrazioni minori, ossia quelle infrazioni che, come si legge nella Nota ministeriale, non rendono manifesta una disfunzione organizzativa, ovvero quando le violazioni commesse sono riconducibili a condotte messe in essere esclusivamente dal conducente dell'azienda.

**Tab. 1: Elenco infrazioni minori ai sensi dell'allegato III del Regolamento (UE) n. 403/2016**

Tipologia di infrazione	Soglia
Superamento della guida giornaliera di 9 o 10 ore	Fino a 1 ora
Superamento della guida settimanale di 56 ore	Fino a 4 ore
Superamento della guida bisettimanale di 90 ore	Fino a 10 ore
Superamento della guida ininterrotta di 4:30 ore	Fino a 30 minuti
Insufficiente riposo giornaliero di 11, 3+9 o 9 ore	Fino a 1 ora
insufficiente riposo giornaliero in multi-presenza di 9 ore	Fino a 1 ora
Insufficiente riposo settimanale ridotto di 24 ore	Fino a 2 ore
Insufficiente riposo settimanale regolare di 45 ore	Fino a 3 ore
Superamento dei 6 periodi di 24 ore dal riposo settimanale	Fino a 3 ore
Superamento dei 12 periodi di 24 ore dal riposo settimanale	Fino a 3 ore

In tutti gli altri casi (Infrazioni Gravi – IG, Infrazioni Molto Gravi – IMG e Infrazioni Più Gravi – IPG) si procederà, invece, alla contestazione del comma 14 rimettendo al Prefetto o al Giudice di Pace in sede di ricorso (ex artt. 203 e 204-bis del Codice della Strada).

Occorre, da ultimo, precisare che assume rilievo anche la frequenza delle infrazioni, ovvero non può ritenersi lieve l'infrazione commessa in maniera reiterata e sistematica. In tali casi trova, pertanto, applicazione la contestazione ai sensi del comma 14 dell'art. 174 del Codice della Strada.

### **La responsabilità solidale del committente con il vettore**

*Avv. Anna Carnielli*

Il dato che risulta evidente dall'analisi sin qui svolta, e che si prosegue qui di seguito, è che nel corso degli anni il Legislatore, con sempre maggior forza, ha di fatto inteso affidare ai committenti una funzione di selezione e, per così dire, “pulizia” del mercato da aziende di trasporto non meritevoli o non in grado di rispettare gli standard di qualità e sicurezza, oltre, quindi, ad assicurare l'osservanza di stringenti disposizioni di legge che disciplinano il settore.

---

Lo strumento giuridico è rappresentato anche dall'introduzione di un regime di responsabilità solidale in capo al committente per la mancata e *preventiva* verifica che il vettore dallo stesso individuato abbia adempiuto regolarmente agli obblighi retributivi, previdenziali ed assicurativi nei confronti dei propri dipendenti pena la responsabilità solidale, appunto, nel limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto.

Da notare che tale responsabilità solidale è sia verso i dipendenti che gli Enti lesi dall'inadempimento datoriale. Il suddetto regime di solidarietà potrà ben essere evitato dal committente proprio nella fase preliminare alla stipulazione del contratto scritto, ottenendo copia dell'attestazione denominata DURC certificante la regolare posizione assicurativa e previdenziale del vettore individuato. Tale documento deve avere data non anteriore a tre mesi dalla conclusione del contratto.

L'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, c.d. "Legge di Stabilità 2015") prevede al comma 4 bis che *"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"*.

Il comma 4ter dell'art. 83 bis, dalla omessa verifica da parte del committente, fa discendere le seguenti conseguenze: *"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"*.

Tale responsabilità è ancora più gravosa se si considera che nell'ipotesi di contratto di trasporto non redatto per iscritto (come spesso accade anche in considerazione del fatto che, ai sensi del codice civile, la forma del contratto di trasporto è libera) la responsabilità solidale in capo al committente si amplia sino a ricomprendere, oltre a quelle sopra citate, anche quella per inadempimento degli obblighi fiscali e per le violazioni del codice della strada commesse nell'esecuzione del servizio di trasporto per conto del committente.

Di non poco conto è considerare che è escluso il beneficio di preventiva escussione del vettore, ragione per cui potrà essere chiesto direttamente al committente il pagamento di tali somme e, questi, solo in seconda battuta con azione di regresso, potrà eventualmente agire successivamente, appunto, in via di regresso nei confronti del responsabile principale. Peccato però che molto, troppo spesso il vettore che non è stato in grado di adempiere tali obbligazioni non sia in grado di ripagare quanto il committente ha dovuto pagare a causa di una sua mancanza di controlli preventivi.

Tali verifiche sono agevoli essendo sufficiente accedere ad apposita sezione del portale internet <https://www.alboautotrasporto.it/web/portale-albo/>, e pongono al riparo il committente da spiacevoli sorprese evitando di contrarre con imprese di trasporto che evidenziano in questo modo magari già primi segnali di crisi.

Fino al 23 novembre 2015 tale obbligo poteva venire assolto richiedendo il DURC all'impresa di autotrasporto. Il 12 novembre 2015 il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale Autotrasportatori ha emanato la delibera n. 11 (*"Attivazione funzione accertamento di imprese iscritte all'Albo"*), con cui si stabilisce che dal 23 novembre 2015 è attiva una sezione del sito internet dell'Albo degli Autotrasportatori che consente la verifica di regolarità dei vettori.

La verifica va quindi effettuata, da tale data, direttamente attraverso il sito internet dell'Albo degli

Autotrasportatori seguendo la procedura che di seguito sintetizzo:

1. accedere al sito internet [www.alboautotrasporto.it](http://www.alboautotrasporto.it)
2. cliccare sulla sezione *"Regolarità imprese"*, registrandosi al portale con l'assegnazione di un Pin di accesso (che viene fornito via Pec): la registrazione deve essere effettuata da una persona fisica;
3. accedere alla sezione suddetta, attraverso digitazione del Pin, per poi richiedere l'apposita certificazione di regolarità contributiva dell'impresa iscritta all'Albo oggetto di analisi, di cui verranno digitati i dati identificativi;
4. ricevere l'attestato di visura, con il relativo esito, attraverso Pec.

La verifica è ancora più importante e stringente se si considera che è estesa anche nei confronti dell'operato dei sub-vettori, qualora presenti, del cui corretto operato a favore dei lavoratori e degli Enti è responsabile non solo il vettore ma anche il committente di quest'ultimo, che avrà quindi un interesse suo proprio a richiedere il DURC anche dei sub-vettori qualora questa tipologia di servizio sia autorizzata per iscritto.

La responsabilità solidale pende quindi come una spada di Damocle su ogni trasporto abbia ad essere commissionato ma troppo spesso poche aziende sono al corrente delle conseguenze della sua operatività pratica la cui estensione, per volere del legislatore, va a ricomprendere nel novero dei committenti anche coloro i quali svolgano prestazioni alla medesima solo funzionali e/o propedeutiche, quali il servizio di deposito, movimentazione e lavorazione della merce.

Preme inoltre evidenziare la differenza che sussiste tra il regime di "responsabilità solidale del committente" in tema di contratti di trasporto ed il regime di "responsabilità solidale del committente" in tema di contratti di appalto di servizi di trasporto: il primo tipo di responsabilità non trae la sua fonte da un automatismo riconducibile alla natura sinallagmatica contrattuale tipica del contratto di trasporto, bensì da un'inerzia nel verificare anteriormente alla stipula del contratto una delle pre-condizioni che mi avrebbero posto al riparo dalla conseguente (e, ovviamente, non voluta) responsabilità solidale.

Può capitare che il limite per distinguere se si è in presenza di un contratto di trasporto o di un contratto di appalto di servizi di trasporto sia labile ma grandi sono le conseguenze che qui di seguito si schematizzano per immediata evidenza:

**Tab. 2: Responsabilità solidale nel trasporto a confronto con la responsabilità solidale nell'appalto di servizi di trasporto**

Trasporto	Appalto di servizi di trasporto
-----------	---------------------------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il committente non risponde in solido se verifica la regolarità del vettore (la responsabilità solidale sussiste solo in caso di omessa verifica).</li> <li>• Il committente risponde in solido entro il limite di 1 anno dalla cessazione del contratto.</li> <li>• Non è previsto per il committente il beneficio della preventiva escussione del patrimonio del vettore.</li> <li>• Responsabilità solidale anche per gli obblighi fiscali (in caso di contratti non scritti)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il committente risponde in solido con l'appaltatore sempre e comunque (non previste verifiche che escludano la responsabilità solidale).</li> <li>• Il committente risponde in solido entro il limite di 2 anni dalla cessazione del contratto.</li> <li>• Il committente può eccepire, nella prima difesa, il beneficio della preventiva escussione del patrimonio dell'appaltatore.</li> <li>• Eliminata la responsabilità solidale per obblighi fiscali (ritenute fiscali/iva)</li> </ul>
--	---

Per riuscire a distinguere se si è in presenza di un contratto di trasporto o di appalto di trasporti (considerate le rilevanti conseguenze di carattere pratico) è utile conoscere che la giurisprudenza di legittimità ha elaborato dei criteri al fine di accertare se un determinato contratto sia ascrivibile nel novero dei contratti di trasporto, ovvero nel novero dei contratti di appalto, con ogni conseguente distinguo in punto di regime di “responsabilità solidale” applicabile.

Una recente sentenza della Corte di Cassazione di data 29 luglio 2019, n. 20413 si è espressa chiaramente sul punto, richiamando nella pronuncia diversi precedenti e che, per completezza espositiva, si riporta qui di seguito:

*“Questa Corte di legittimità (Cass. n. 14670 del 2015) ha, infatti, avuto modo di affermare che costituisce principio consolidato quello secondo il quale è configurabile un contratto di appalto di servizio di trasporto e non un semplice contratto di trasporto, allorché ci si trovi in presenza <[...] di un'apposita organizzazione di mezzi apprestata dal trasportatore per l'esecuzione del contratto, in relazione all'importanza e alla durata dei trasporti da effettuare. Connotati rivelatori di detta organizzazione sono, normalmente, da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nella pattuizione di un corrispettivo unitario per le diverse prestazioni, nell'assunzione dell'organizzazione dei rischi da parte del trasportatore (Cass., Sez. 1, 21 marzo 1980, n. 1902; Cass., 29 aprile 1981, n. 2620). La presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, siano tali da evidenziare, a prescindere dai contenuti formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico ed onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni (Cass., 11 maggio 1982, n. 2926)”*.

I criteri discretivi per individuare un appalto di servizi di trasporto sopra richiamati e come applicati, con esiti a volte diversi, dalla giurisprudenza di merito ci consentono di stabilire la seguente categorizzazione:

- la pluralità delle prestazioni: una serie di trasporti collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, e non una serie di sporadiche ed episodiche prestazioni di trasporto (Cass., 29 aprile 1981, n. 2620);
- la durata rilevante del rapporto sussistente tra appaltatore e committente, nonché la sua continuità, sistematicità ed esclusività (Cass., 29 aprile 1981, n. 2620);
- le modalità di determinazione e pagamento del corrispettivo (Cass., 11 maggio 1982, n. 2926), che nell'appalto è, di regola, concordato in modo unitario per l'intera opera o servizio appaltato (Cass., sez. III, 13 marzo 2009, n. 6160);
- l'esecuzione di prestazioni diverse ed aggiuntive, in conseguenza delle quali il trasferimento della merce a mezzo vettore non è più l'oggetto principale e caratterizzante il contratto (Cass., 11 maggio 1982, n. 2926).

In conclusione, il committente, al fine di evitare di incorrere in responsabilità solidale con il vettore, dovrebbe rispettare alcune buone prassi che qui di seguito si indicano:

- a) ottenere sempre il DURC in relazione stipula di ogni nuovo contratto di trasporto;
- b) stipulare in *forma scritta* i contratti di trasporto, evitando di redigerne uno unico che potrebbe documentare un rapporto di tipo continuativo che implicherebbe l'applicazione della più gravosa disciplina sull'appalto;
- c) prestare attenzione affinché i vettori svolgano esclusivamente attività di trasporto o strettamente strumentali ad esso (dovrebbe rientrare perciò anche l'attività di carico e scarico merci).

### **Bibliografia**

D. Lgs. n. 286/2005,

Direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002 concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

Regolamento (CE) n. 561/2006 del 15 marzo 2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio.

Decreto Legislativo 19 novembre 2007, n. 234 in materia attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti.

Rausei, P. (2010), Il lavoro nell'autotrasporto: illeciti e sanzioni. Un'analisi completa dopo l'ultima riforma del Codice della Strada. Working Paper ADAPT, n. 112, 8 settembre 2010.

Regolamento (UE) N. 165/2014 del 4 febbraio 2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo

all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Regolamento (UE) n. 403/2016 del 18 marzo 2016, che integra il regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la classificazione di infrazioni gravi alle norme dell'Unione che possono portare alla

---

perdita dell'onorabilità del trasportatore su strada e che modifica l'allegato III della direttiva 2006/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Decreto Dirigenziale n. 215 del 12 dicembre 2016 concernete disposizioni in materia di corsi di formazione sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali ed analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi (G.U. n. 301 del 27 dicembre 2016).