

**PROPOSTA PER UNA NUOVA DISCIPLINA DELLA SUBVEZIONE IN RECEPIMENTO DEI PRINCIPI  
INTRODOTTI DAL REG. UE 2020/1055 DEL 15 LUGLIO 2020**

**1.- PREMESSE**

Come è noto, il problema dell'adeguatezza delle tariffe riconosciute dalla committenza ai vettori è, storicamente, uno dei temi maggiormente critici nel settore dell'autotrasporto di merci su strada, in quanto trattasi di materia che ha un rilevante impatto sulla sicurezza della circolazione stradale e sociale. Le soluzioni normative proposte nel tempo sono state varie, ma non sempre efficaci.

Dal 1974 al 2005 il rimedio a tale tipologia di problematiche è stato affidato al c.d. regime delle tariffe a forcella, abrogate con la L. 32/2005. Si è, successivamente, passati al meccanismo di costi minimi di sicurezza, anch'essi abrogati a seguito della sentenza della Corte di Giustizia UE del settembre 2014. In tempi più recenti, le finalità in precedenza perseguite con le tariffe a forcella ed i costi minimi di sicurezza sono state perseguite mediante l'implementazione di varie disposizioni contenute nel D.lgs 286/2005. Fra queste appare di una certa rilevanza la nuova disciplina della subvezione, introdotta dall'art. 6-ter del sopra menzionato D.lgs 286/2005. Una delle cause che hanno concorso in modo determinante al consolidamento del problema dell'inadeguatezza delle tariffe percepite dai vettori è, infatti, rappresentata dalla difficoltà che si incontra nell'arginare un eccessivo ed indiscriminato ricorso alla subvezione.

La subvezione in quanto tale rappresenta una preziosa risorsa, alla quale il settore dell'autotrasporto ricorre abitualmente per rendere maggiormente elastici i rapporti fra vettori e committenti. Troppo spesso, tuttavia, ci si trova di fronte ad un utilizzo eccessivo e distorto della subvezione, che porta inevitabilmente a divaricare in modo assai consistente la forbice fra i corrispettivi pagati dalla committenza al primo vettore e quelli percepiti dal vettore di fatto che esegue materialmente il trasporto.

Nella consapevolezza di un tanto, con l'art. 6-ter del D.lgs 286/2005, si sono introdotte una serie di disposizioni volte ad accorciare la filiera e limitare il ricorso alla subvezione.

**2.- CONTESTO NORMATIVO NAZIONALE E COMUNITARIO**

Come si è detto, a livello nazionale la subvezione è disciplinata dall'art. 6-ter del D.lgs 286/2005 rubricato "*Disciplina della subvettura*". Con tale norma è stato previsto che gli eventuali subtrasporti debbano essere espressamente autorizzati dal committente e che, a prescindere dalla sussistenza di accordi fra le parti, l'eventuale contratto mediante il quale il subvettore affidasse il viaggio ad un ulteriore subvettore sia affetto da nullità. Si tratta sicuramente di una norma condivisibile, che va nella direzione di rendere più ordinato e trasparente il fenomeno della subvezione, ma che ha avuto, tuttavia, uno scarso impatto pratico. L'eventuale violazione delle richiamate disposizioni normative non è, infatti, accompagnata da alcun meccanismo sanzionatorio.

Anche a livello comunitario si è recentemente scelto di intervenire per arginare un eccessivo ricorso alla subvezione. A febbraio 2022 entrerà, infatti, in vigore il Reg. UE 2020/1055, il quale fissa i nuovi criteri ai quali dovranno rispondere le imprese di autotrasporto al fine di potersi stabilire in uno stato membro diverso da quello di appartenenza. L'Art. 5, lettera g), del Regolamento UE 2009/1071, come modificato dal Regolamento UE 2020/1055, prevede che fra tali requisiti debba esservi anche quello di "*dispone ordinariamente, su base continuativa, di un numero di veicoli conformi alle condizioni*

*di cui alla lettera e) e di conducenti che hanno normalmente come base una sede di attività in tale Stato membro che sia, in entrambi i casi, proporzionato al volume delle operazioni di trasporto da essa effettuate”.*

Con le modifiche apportate dal Reg. UE 2020/1055 al Reg. UE 2009/1071, anche la normativa comunitaria prende, dunque, in considerazione la necessità di arginare il fenomeno dell'eccessivo ricorso alla subvezione, prevedendo che lo stabilimento sia consentito a condizione che l'impresa di autotrasporto stabilita disponga nel paese di stabilimento di un numero di autisti e di veicoli proporzionato al numero di trasporti effettuati. Tale criterio di adeguatezza non potrebbe certo ravvisarsi in capo a quelle imprese che, anziché eseguire con propri mezzi i trasporti ad essa affidati, facesse ricorso ad un massivo e sistematico utilizzo di subvettori.

### **3.- PROPOSTA**

Il nuovo orientamento comunitario sopra richiamato potrebbe rappresentare lo spunto per uniformare e rendere maggiormente efficace anche la normativa interna in materia di subvezione. In particolare, l'art. 6ter del D.lgs 286/2005 potrebbe essere integrato con i seguenti principi:

- a) Introduzione di un criterio che, in analogia con quanto previsto all'art. 5, lettera g) del Reg. 2009/1071, preveda che i vettori iscritti all'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto terzi debbano disporre di un numero di autisti e di veicoli proporzionato al numero di trasporti effettuati. Al fine di rendere quanto meno aleatorio possibile l'ambito di applicazione della norma, tale dichiarazione di principio dovrebbe essere accompagnata da indicazioni che consentano di individuare con esattezza quale sia la corretta proporzione fra trasporti eseguiti con mezzi propri e trasporti affidati in subvezione. A parere della scrivente Associazione, un criterio facilmente determinabile e verificabile potrebbe essere legato al fatturato di ciascuna singola impresa di autotrasporto. In particolare, non dovrebbe essere consentito affidare a terzi servizi che, nel loro complesso, incidano sul fatturato complessivo generato dalla vendita di servizi di trasporto di merci su strada per una percentuale superiore al 20%. In sede di verifica del rispetto di tale rapporto non debbono essere considerati i servizi di trasporto acquistati dalle imprese di cui al comma 4 dell'art. 6-ter D.Lgs. 286/2005. Ai fini delle limitazioni di cui alla presente proposta, si considera primo vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi associata ad una cooperativa, o aderente ad un consorzio, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento al quale aderisce;
- b) Individuazione di un soggetto al quale sia affidato il potere di vigilare sul rispetto delle disposizioni di cui alla lettera a). A parere della scrivente Associazione, tale soggetto dovrebbe essere l'Albo degli Autotrasportatori di Cose per conto terzi. Le verifiche circa il rispetto dell'obbligo di eseguire con mezzi propri almeno l'80% dei trasporti dovrebbero essere eseguite annualmente, sulla scorta dei dati forniti mediante autocertificazione dalle imprese e riscontrabili dalla documentazione contabile di ciascuna impresa iscritta all'Albo;
- c) Introduzione di un meccanismo sanzionatorio ispirato a criteri di proporzionalità e gradualità. In particolare, la prima violazione dovrebbe essere sanzionata pecuniariamente in misura proporzionale al fatturato generato dai trasporti affidati in subvezione in eccesso rispetto ai limiti di cui alla lettera a). Dovrebbe, poi, seguire un periodo di osservazione del vettore di un anno, finalizzato a verificare che lo stesso sia rientrato nei parametri. In caso di omesso adeguamento entro l'anno successivo, si dovrebbe procedere alla cancellazione dall'Albo del vettore inadempiente per carenza dei requisiti.