

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 2598</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**POTÌ, SANGUINETI, AMODEO, MANCHINU, SODANO,  
TEMPESTINI**

*Presentata il 27 febbraio 1985*

**Norme relative al risarcimento dovuto dal vettore  
stradale per perdita o avaria delle cose trasportate**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il vettore stradale nazionale è attualmente l'unico vettore cui si applica *sic et simpliciter* la normativa del codice civile in materia di contratto di trasporto.

Ai vettori marittimi ed aerei si applica, infatti, il codice della navigazione nonché per quanto riguarda i trasporti internazionali, rispettivamente, la « Convenzione di Bruxelles » e la « Convenzione di Varsavia ».

Il trasporto per ferrovia è regolato, per quanto riguarda il diritto interno, dalle « Condizioni e tariffe », approvate con decreto del Presidente della Repubblica, mentre il trasporto internazionale è regolato dalla « Convenzione di Berna ».

Lo stesso trasporto internazionale su strada gode di una convenzione internazionale, la « Convenzione di Ginevra », che regola appunto il Contratto di trasporto internazionale su strada.

I motivi di queste regolamentazioni particolari sono i più vari ma indubbiamente la regolamentazione del contratto di trasporto marittimo e successivamente di quello aereo risentono di motivazioni storiche, mentre quella del contratto di trasporto ferroviario risente della natura di pubblico servizio dell'azienda ferroviaria.

Nel campo del trasporto internazionale su strada la Convenzione sul contratto di trasporto si è resa necessaria per uniformare, per quanto possibile, le varie legislazioni nazionali.

A tale proposito va osservato che nella maggior parte dei paesi europei vigono legislazioni di protezione del trasporto stradale e là dove non esistono norme giuridiche statali, è stata data natura pubblicista alle norme privatistiche correnti (in particolare alle Condizioni generali di vendita dalla categoria).

In Italia la regolamentazione del trasporto stradale nazionale ha avuto vita alquanto travagliata e solo nel 1974 è stata varata la legge n. 298 che ha istituito l'Albo degli autotrasportatori e le tariffe obbligatorie a forcella.

Ma ciò che interessa in modo particolare, comunque, è che la legge 6 gennaio 1974, n. 298, non regola il contratto di trasporto su strada ma semplicemente istituisce, come già detto, l'Albo degli autotrasportatori e le tariffe obbligatorie da applicarsi.

La legge che si propone non pretende di modificare il contratto di trasporto su strada, ed in particolare l'attuale regime della responsabilità del vettore disciplinato dal nostro codice civile, anche perché ciò comporterebbe indubbiamente tempi non brevi, ma si limita a regolamentare l'aspetto risarcitorio del contratto da un punto di vista essenzialmente pecuniario: in altre parole si tende a porre un limite massimo al risarcimento del danno.

Nel porre tale limite massimo si è operata una distinzione tra i trasporti assoggettati al regime tariffario obbligatorio istituito con la legge 6 giugno 1974, n. 298, ed i trasporti che ne sono stati esentati. La giustificazione di tale distinzione è evidente: le tariffe obbligatorie sono calcolate e si applicano ai trasporti a carico completo, che sono quelli a più basso valore unitario della merce trasportata. Ed infatti il premio assicurativo per i danni alle cose trasportate che concorre a determinare il valore della tariffa obbligatoria, è relativo ad un massimale fissato attualmente dal regolamento di esecuzione della legge 6 giugno 1974, n. 298 (decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32) in 250 lire al chilo.

L'utenza che commissiona un trasporto soggetto a tariffazione obbligatoria, sa di pagare un prezzo cui corrisponde quella copertura assicurativa.

Diverso è il caso di quei trasporti che, proprio per le loro caratteristiche di esecuzione, sono stati esentati dal regime tariffario della legge 6 giugno 1974, n. 298, tra cui innanzitutto i trasporti di partite di peso inferiore ai 50 quintali, per i quali la vezione è solo un elemento del complesso servizio prestato.

Nel trasporto di collettame il valore unitario della merce è spesso molto elevato, e le imprese specializzate in tale tipo di trasporto (corrieri) ne sono consapevoli. Ma anche in tale caso un limite, pur alto, all'ammontare del risarcimento è necessario, per rendere conoscibile l'entità del rischio e programmabile la copertura assicurativa e per evitare che la perdita di un « collo anomalo » di valore elevatissimo travolga l'attività dell'impresa.

Fin dal 1977 il settore dell'autotrasporto ha visto avanzare proposte di legge limitative della risarcibilità del danno che avevano comunque provocato perplessità in seno alla categoria e scarsa disponibilità da parte dell'utenza.

L'articolato che si sottopone è frutto di una serie di riunioni, incontri e dibattiti tra i rappresentanti delle categorie degli spedizionieri, dei corrieri, degli autotrasportatori e degli assicuratori e tiene inoltre conto delle principali esigenze dell'utenza.

Da queste riunioni è scaturita l'esigenza di realizzare una equa ripartizione del rischio tra vettore, assicuratore e utente del servizio di trasporto stradale nazionale.

Si auspica quindi che sia lo stesso Governo ad appoggiare questa proposta, confermando così quanto promesso alle associazioni di categoria durante la trattativa che ha portato alla revoca del fermo dell'autotrasporto dell'8 dicembre 1982 tenendo presente peraltro che questo articolato rappresenta un allineamento della risarcibilità sia agli altri modi di trasporto (rotaia - mare - aria) sia all'autotrasporto comunitario.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ARTICOLO UNICO.

Per i trasporti di merci su strada soggetti al sistema di tariffe a forcilla di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non può superare il massimale previsto dall'articolo 13, numero 4, della stessa legge e dai relativi regolamenti di esecuzione.

Per i trasporti di merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcilla, l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 10.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato.