

Centro Studi & Ricerche ANITA

Presentazione dei risultati dell'**Indagine previsionale 2008-2010**

Prospettive dell'autotrasporto e della logistica in Italia e in Europa

Roma, 17 giugno 2008, Palazzo Ruggieri

Avv. Paolo Zavoli, Esperto in Diritto dei Trasporti

In una società transnazionale in rapida trasformazione il principale strumento di innovazione giuridica è indubbiamente il contratto.

Nella concezione classica del diritto, il contratto è una mera applicazione del diritto mentre, ora, si tende a considerarlo come fonte del nuovo diritto.

La produzione e la distribuzione in serie su scala planetaria esigono una contrattazione altrettanto in serie.

Le imprese transnazionali che controllano la produzione e la distribuzione su tutti i continenti hanno bisogno di contrattare a condizioni uniformi. Senonché i mercati mondiali si frantumano in una moltitudine di Stati ciascuno con un proprio diritto nazionale e le convenzioni internazionali di diritto uniforme sono rare e di limitato raggio d'azione.

Elemento dominante diviene quindi la circolazione di modelli contrattuali che non si ispirano alle leggi nazionali bensì alla Lex Mercatoria cioè alla legge dei mercanti; una legge che non ha una mediazione del potere legislativo degli Stati.

Quale esempio di pragmatismo degli operatori economici evidenzio la contrattualistica per l'intermodale nata su iniziativa della Camera di Commercio Internazionale ed i cui principi sono incorporati nel documento di trasporto FIATA e MULTIDOC.

Avvicinandoci al settore dell'autotrasporto in Italia vediamo che vi è stato un drastico passaggio dall'intervento statalista, vedasi tariffe a forcilla, a quello liberista cioè del semplice contratto per la regolamentazione dei rapporti commerciali.

Il sistema liberista porta comunque con sé un atavico problema consistente nel fatto che nei rapporti inter partes vi possa essere una disparità delle risorse il che rappresenta un fattore

condizionante per la libertà di scelta da parte del contraente più debole.

Nel rapporto fra imprenditore e consumatore tale disparità è stata individuata e regolamentata, vedasi Codice del Consumo, mentre nel rapporto fra imprenditori vi sono solo dei tentativi in Europa di armonizzarlo attraverso la ricerca di un nuovo paradigma contrattuale che porti ad una simmetria di potere fra contraenti; regole individuate giustappunto nella Lex Mercatoria e nei principi UNIDROIT.

In Italia solo il 10-15% delle imprese di trasporto possono ritenersi pronte ad affrontare il mercato in quanto dotate di una buona struttura economico finanziaria, mentre il 70-80% delle altre imprese è da considerarsi come micro-impresa.

Per queste ultime vi è un'alta probabilità di subire una posizione di debolezza e di soggezione contrattuale.

Lo squilibrio dato dalla posizione dominante di controparte porta il rischio per le micro-impresе di un blocco delle risorse, di abusi ed il condizionamento della libertà di scelta individuale.

In mancanza di garanzie vi è il pericolo di compromettere lo spontaneo assestarsi dei prezzi in corrispondenza di livelli soddisfacenti per tutti gli operatori.

Attualmente nel nostro Codice Civile non vi sono dispositivi sufficienti per la protezione del contraente svantaggiato e, comunque, per evidenziare una posizione di debolezza e di soggezione; la cosiddetta posizione dominante.

Tranne in qualche settore, vedasi testo unico in materia bancaria e creditizia, disciplina dell'usura e contratto di subfornitura, poco o nulla si è fatto.

L'esempio della sub fornitura potrebbe essere traslato nell'autotrasporto, in particolare attraverso la ratio dell'abuso di dipendenza economica che permette l'annullamento di ogni atto contrario e l'accesso ad un arbitrato contenuto nei costi e limitato nel tempo. Oppure come è avvenuto in Germania con la riforma del diritto delle obbligazioni in caso di alterazione della base negoziale cioè di fronte al mutamento successivo delle circostanze che erano state poste a fondamento del contratto, consente al Giudice di imporre ad una delle parti l'adeguamento del contratto (hardship).

Se non si affronta il problema contrattuale delle iniquità contrattuali si rischia di mettere in pericolo lo spontaneo assestarsi dei prezzi a livelli soddisfacenti; si possono creare tensioni, le quali innescano abusi e speculazioni con conseguente squilibrio del mercato.

Poiché la posizione socio-economica delle micro-imprese è più vicina al consumatore rispetto alle aziende transnazionali non si esclude che le ripercussioni si estendano sino a colpire lo stesso consumatore; consumatore che di fatto, anche se indirettamente, andrebbe a subire l'abuso di posizione dominante da parte del contraente che possiede maggiori risorse.

Per aiutare il mercato o un settore dello stesso non credo sia disdicevole per uno Stato operare un sano shopping nella legge dei mercanti.