



Newsletter Febbraio 2017

## TAR LAZIO 21.02.2017 - Costi minimi autotrasporto: “partita chiusa”?

E' di ieri un nuovo importante capitolo concernente l'accesso dibattito sui costi minimi dell'autotrasporto, iniziato allorché ha visto la sua comparsa nell'ordinamento giuridico italiano l'art. 83 bis, introdotto dal decreto legge n. 112/2008 e convertito in legge n. 133/2008 e successive modificazione ed integrazioni.

Con sentenza depositata il 21 febbraio 2017, Il TAR LAZIO ribadisce a chiare lettere quanto già rimarcato con la precedente sentenza del 2015, con la quale aveva recepito le motivazioni della sentenza 4 settembre 2014 della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, per sancire la violazione da parte dell'art. 83 bis del principio di concorrenza, come garantito dagli artt. 101 TFUE e 4 paragrafo 3 TUE.

Motivazioni di tutta evidenza recepite anche dal legislatore italiano con la legge di stabilità 2015 che ha ripristinato la libera contrattazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto.

Coerentemente il TAR LAZIO *“nel prendere atto del contrasto tra norma interna e norma comunitaria, è obbligato, in virtù del principio di supremazia del diritto comunitario, desumibile dal TFUE e dalla nostra Carta costituzionale (artt. 11 e 117 Cost.), come interpretati dalla Corte costituzionale, a disapplicare l'art. 83 bis (...) ossia proprio la norma attributiva del potere in virtù del quale sono stati adottati gli atti impugnati nel presente giudizio”*.

E' doveroso precisare che il TAR LAZIO ha annullato tutti gli atti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recanti la pubblicazione dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto terzi relativi al periodo luglio 2012/luglio

2014.

Parrebbe quindi permanere un dubbio sulla sorte delle tabelle dei costi minimi pubblicate dal Ministero sino a settembre 2011. Successivamente le tabelle sono state pubblicate dall'Osservatorio sull'Autotrasporto e sono pacificamente illegittime.

Dubbio certamente alimentato da una discutibile Ordinanza della Corte di Giustizia UE del giugno 2016 che invero, a detta del TAR LAZIO, *“non è affatto in contrasto con la sentenza della medesima Corte di Giustizia del 2014”*.

Ad avviso dello scrivente la censura operata dalla Corte UE nel 2014, recepita dal TAR LAZIO nel 2015 e nel 2017, produce i suoi effetti anche al di fuori della singola e specifica vicenda contenziosa, atteso che è il sistema di cui all'art. 83 bis ad essere stato ritenuto illegittimo dalla Corte di Giustizia, perché incompatibile con i principi europei in materia di concorrenza. Alla luce dei seguenti rilievi.

a) L'art. 83 bis si limita ad un'enunciazione vaga della tutela della sicurezza stradale quale unica giustificazione dell'introduzione dei costi minimi di esercizio;

b) la determinazione dei costi minimi equivale alla determinazione orizzontale di tariffe minime imposte;

c) la norma non può comunque essere giustificata da un obiettivo legittimo;

d) anche se la sicurezza stradale può costituire un obiettivo legittimo, la determinazione dei costi minimi non risulta idonea a garantirne il conseguimento;

e) la normativa non stabilisce alcun nesso tra i costi minimi ed il rafforzamento della sicurezza stradale;

f) esistono molte ed efficaci norme, anche europee, riguardanti la sicurezza stradale la cui osservanza può garantire effettivamente il livello di sicurezza stradale adeguato.

In buona sostanza, con la sentenza del settembre 2014, la Corte UE ha chiaramente evidenziato che

1. la tutela della libertà di concorrenza nel settore dell'autotrasporto è incompatibile con disposizioni prescrittive di costi minimi implicanti la fissazione del prezzo;
2. la determinazione dei costi minimi non può essere giustificata dalle esigenze di tutela dell'interesse pubblico alla sicurezza stradale.

E' una sentenza che incide sull'interpretazione del diritto europeo, in rapporto al diritto nazionale, ed ha il carattere dell'astrattezza, i cui effetti debbono dispiegarsi nei confronti di chiunque deduca la illegittimità dell'art. 83 bis, ritenuto dalla Corte UE incompatibile con il diritto europeo.

La citata Ordinanza della Corte di Giustizia UE del giugno 2016 pare invece risolversi in una petizione di principio dal momento che ha ritenuto non necessario verificare se l'art. 83 bis imponesse una restrizione della concorrenza atteso che *“non osta ad una normativa nazionale in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore ai costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale”*.

Pare allo scrivente che la Corte UE, in detto ultimo provvedimento, si sia dimenticata della giurisprudenza costante della Corte stessa secondo la quale se è pur vero che l'art. 101 TFUE riguarda la condotta delle imprese, resta il fatto che tale articolo, in combinato disposto con l'art. 4 paragrafo 3 TUE, obbliga gli Stati membri a non adottare o a non mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole della concorrenza applicabili alle imprese.



***INTERVISTA ALL'AVVOCATO  
DANILO GUIDA***

***Avvocato, a prescindere da  
questa vicenda giudiziaria, come  
vede oggi l'autotrasporto in  
Italia?***

*Nessuno dubita che l'autotrasporto  
sia un anello di fondamentale*

*importanza all'interno della filiera logistica. Nessuna economia può prescindere per il semplicissimo motivo che questa modalità di trasporto – nel corto e medio raggio – rimane la più flessibile e quindi la più idonea alle esigenze di rapido trasferimento delle merci.*

*L'autotrasporto – o quantomeno una larga parte di esso – afferma che l'assenza di una sana concorrenza tra operatori non è oggi possibile in quanto l'assenza di un "libero" processo imprenditoriale dipende da costi incompressibili.*

*Si sostiene insomma che i costi di impresa siano talmente elevati da minare la sopravvivenza stessa delle imprese.*

***Quindi, lei è d'accordo che il problema siano i costi?***

*Questa tesi non è seriamente contestabile. Oggi, i costi per un'impresa (ma di qualunque comparto) sono decisamente alti.*

*Ma, se questa è una verità incontestabile, è altrettanto vero che il conto economico di un'impresa accanto ai costi vede i ricavi.*

*Sorge dunque un quesito: la crisi economico finanziaria dell'autotrasporto è imputabile alla committenza del trasporto? Se si vuole rispondere con onestà intellettuale, l'unica risposta ragionevole parrebbe una: in piccolissima parte. Quantomeno da un punto di vista commerciale.*

*E' il mercato, per come si è strutturato nel tempo, che ha*

*generato squilibri.*

*Chi deve farsene carico? La  
Committenza? Il Governo? Il  
Parlamento?*



---

*Copyright © \*ICURRENT\_YEAR\* \*ILIST:COMPANY\*, All rights reserved.*

*\*IIFNOT:ARCHIVE\_PAGEI\* \*ILIST:DESCRIPTIONI\**

**Our mailing address is:**

*\*IHTML:LIST\_ADDRESS\_HTMLI\* \*IEND:IFI\**

Want to change how you receive these emails?

You can [update your preferences](#) or [unsubscribe from this list](#)

*\*IIF:REWARDSI\* \*IHTML:REWARDSI\* \*IEND:IFI\**