



■ Nel porto di Genova è stata imbarcata ieri la turbina più grande e pesante mai costruita in Italia. La Gt36 del peso di 578 tonnellate e ribattezzata Monte Bianco, realizzata da Ansaldo Energia, è salpata dalle banchine del capoluogo ligure alla volta di Marghera dove verrà installata nel cuore della nuova centrale termoelettrica di Edison. Alle operazioni di trasporto e spedizione hanno partecipato la compagnia di navigazione olandese BigLift, l'agente in Italia Hb Shipping, l'agenzia marittima Campostano Anchor e lo specialista dei trasporti e sollevamenti eccezionali Fagioli. La nave arriverà a Marghera domenica. (riproduzione riservata)



L'imbarco della turbina a Genova

Financial and Business Advisory  
M&A Advisory  
Structured Debt Arrangement  
Asset & Corporate Investment  
Semi-Equity Investment  
Club Deal Arrangement  
[www.vslspa.com](http://www.vslspa.com)

I COSTI DI RIFERIMENTO INTRODOTTI CON DECRETO DEL MIT NON HANNO VALORE COGENTE

# Prezzi liberi per l'autotrasporto

*Gli avvocati Magnolia e Solari (Lca Studio Legale) spiegano perché la libera negoziazione fra committente e vettore non è in discussione. E qual è quindi la reale valenza del decreto*

DI NICOLA CAPUZZO

**T**ornano i cosiddetti costi minimi dell'autotrasporto, la cui funzione appare però poco chiara. Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha da poco annunciato l'atteso decreto sui costi di riferimento dell'attività di autotrasporto merci. «La pubblicazione avviene a conclusione di una vicenda che ha visto il contributo di Corte Costituzionale e Antitrust, più gli stakeholder, e che ha portato a una rilevanza dei valori di riferimento dei costi di esercizio che definisce un sistema di forcelle il più ampio possibile, evitando di individuare valori dettagliati per ogni singola voce di costo medio, provvedendo invece ad aggregare le singole voci di costo omogenee», spiega il dicastero. Il riferimento è alle battaglie legali che negli anni scorsi hanno visto la committenza prevalere in tribunale con la richiesta di non fissare per legge un prezzo minimo del servizio di vezione, mettendo così dei paletti alla libera contrattazione tra le parti. La nuova impostazione distingue quattro classi di veicoli a seconda della loro massa complessiva massima (fino a 3,5 tonnellate, da 3,5 a 12, da 12 a 26, e oltre 26 tonnellate), cui associare quattro voci di costo, distribuite su tre sezioni. Il Ministero specifica che «il decreto ribadisce anche la natura non cogente dei costi di esercizio e comunque si riserva, dove necessario, di procedere con eventuali aggiornamenti dei valori dei costi». Ma allora, che valore ha la norma se non è vincolante per le parti? Gli avvocati Davide Magnolia e Carlo Solari di Lca



**YOUR TERMINAL OF CHOICE IN ITALY**

Vado Gateway è una delle realtà portuali più competitive per innovazione, automazione e servizi, hub strategico per gli scambi tra l'Italia, l'Europa e il mondo.



**2**

TERMINAL INTEGRATI



**383**

ADDETTI

**Il nuovo Container Terminal deep-sea**  
tra i terminal più tecnologicamente avanzati del Mediterraneo

**700 metri**  
di banchina per ormeggi in acque profonde

**Fondali**  
fino a 17,2 metri

**900.000 TEU**  
capacità/anno

**14 corsie di accesso**  
ad alto contenuto di automazione

**Reefer Terminal**  
il più grande hub di logistica della frutta nel Mediterraneo

**250.000 TEU**  
capacità/anno

**600.000 tonnellate**  
capacità annuale del magazzino refrigerato

**50.000 mq.**  
magazzino refrigerato

**14 celle**  
a temperatura controllata e differenziata

[www.vadogateway.com](http://www.vadogateway.com)

studio legale hanno esaminato il Decreto direttoriale 206 del 27 novembre 2020 pubblicato dal Mit che riporta in auge la vexata questio dei costi minimi, accantonata dalla precedente riforma dell'autotrasporto in ossequio anche ai principi Ue in materia antitrust. I legali spiegano in primis che il legislatore ha prima abolito il vecchio impianto delle tariffe a forcella e in seguito, in applicazione dei principi espressi nella sentenza della Corte di Giustizia europea 4 settembre 2014 C-163/2013, ha cancellato anche il sistema di regolazione obbligatoria dei costi minimi di esercizio, sancendo il principio secondo cui «nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale» e sostituendo ai costi minimi i valori indicativi di riferimento, che dovrà individuare il Mit. Il secondo punto fermo è che il Decreto direttoriale, «che non ha rango di legge ma è un atto amministrativo ricognitivo, sottolinea che i costi di esercizio non hanno natura cogente». Dunque che rilevanza giuridica hanno? Questa la probabile risposta: «I costi indicativi di riferimento potranno essere utilizzati come parametro per negoziare l'ammontare del compenso del singolo trasporto alla luce dei principi di sicurezza stradale e sociale». Non si può poi escludere che potranno essere presi in considerazione anche nelle controversie tra committenza e vettore in cui si faccia questione del livello di servizio (o disservizio) prestato dal vettore». (riproduzione riservata)



**With RINA certification it's all plain sailing**  
Biosafe Ship & Biosafety Trust Certification. Innovative solutions to prevent and control the spread of infections.

Make it sure, make it simple.  
[rina.org](http://rina.org)

**RINA**