



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Proposte Confetra

Legge di Bilancio 2021

21 ottobre 2020

1. AGGIORNAMENTO DELLE DISPOSIZIONI DEL CODICE CIVILE CONCERNENTI L'ATTIVITÀ DI SPEDIZIONE MERCI

Proposta di Legge approvata dall'Assemblea Cnel a gennaio 2020

PROPOSTA NORMATIVA

Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n.262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III sono apportate le seguenti modifiche.

L'articolo 1737 è così sostituito:

Art.1737 (Nozione)

Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto, con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie.

L'articolo 1738 è così sostituito:

Art. 1738 (Revoca)

Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.

L'articolo 1739 è così sostituito:

Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere)

Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salvo espressa richiesta del mandante.

L'articolo 1740 è così sostituito:

Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere)

Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.

Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti terze ed il mandante.

Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del trasporto.

L'articolo 1741 è così sostituito:

Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità)

PROPOSTA NORMATIVA

Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del trasporto - in tutto o in parte - viene definito spedizioniere vettore ed ha gli obblighi e i diritti del vettore.

Qualora lo Spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'avente diritto, per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e giacenza tecnica, il risarcimento dovuto non potrà essere superiore a quanto indicato dall'art. 1696.

L'articolo 1696 è così sostituito:

Art. 1696 (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)

Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.

Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa, e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non potrà in ogni caso essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a tre euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

La previsione di cui ai commi precedenti non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avarìa della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

L'articolo 2761 è così sostituito:

Art. 2761 (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)

I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

PROPOSTA NORMATIVA

I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.

I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.

Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.

Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'art. 2752.

ILLUSTRAZIONE

L'attività delle imprese di spedizione è regolata da alcune norme del Codice Civile che non sono mai state modificate da quando è entrato in vigore.

La proposta normativa intende svecchiare quelle disposizioni adeguandole alle prassi moderne di un'attività che opera oramai a livello mondo, al fine di semplificare i rapporti tra i vari utenti.

2. CIGS TRASPORTO AEREO

PROPOSTA NORMATIVA

"Le imprese di cui all'art. 20, comma 3 lett. a) del decreto legislativo 14 settembre 2015 n. 148, che soddisfano le condizioni di cui al precedente comma 3 e che hanno fatto ricorso agli strumenti di integrazione salariale straordinaria di cui al titolo I capo III del medesimo decreto legislativo, non sono soggette al versamento del contributo addizionale previsto dall'art. 5, comma 1, di tale decreto legislativo, a decorrere dal 23 febbraio 2020 e nel limite della durata massima prevista per i trattamenti di cassa integrazione ordinaria, assegno ordinario e cassa integrazione in deroga di cui al comma 1 del presente articolo ed agli articoli da 19 a 22-quinquies del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, e successive modifiche e integrazioni."

ILLUSTRAZIONE

L'emendamento è teso a riconoscere i benefici già concessi agli ammortizzatori sociali correlati all'emergenza Covid-19 anche alle imprese del settore dell'aviazione che hanno fatto ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) di cui al D.Lgs. n. 148/2015.

Infatti, le aziende che hanno fatto ricorso ai trattamenti di cassa integrazione ordinaria, assegno ordinario e cassa integrazione in deroga di cui agli articoli da 19 a 22-quinquies del decreto-legge 17 marzo 2020, n.18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 e s.s.m.m.i.i. non sono state assoggettate, per l'intero periodo di integrazione salariale, all'obbligo di versamento di alcun contributo addizionale parametrato alla retribuzione globale che sarebbe spettata al lavoratore per le ore di lavoro non prestate durante la sospensione o riduzione dell'attività lavorativa.

L'articolo 1 del DL Agosto ha prorogato il suddetto beneficio anche agli ammortizzatori sociali concessi tra il 13 luglio e il 31 dicembre 2020, per le prime nove settimane di trattamento, nonché per le successive nove settimane, a condizione che l'azienda abbia subito una riduzione del fatturato pari o superiore al 20%.

Le aziende operanti nel comparto dell'aviazione (compagnie aeree, gestori aeroportuali, società di handling, di manutenzione e di catering che, prima dell'emergenza Covid-19, garantivano complessivamente 714.000 posti di lavoro in Italia e contribuivano per 46 miliardi di euro all'economia del Paese, ovvero circa il 2,7% del PIL nazionale) hanno fatto prevalentemente ricorso alla CIGS di cui al D.Lgs. n. 148/2015, anche al fine di consentire ai lavoratori del settore di beneficiare delle integrazioni salariali previste dal Fondo del Trasporto Aereo, anziché agli ammortizzatori sociali istituiti a seguito dell'emergenza Covid-19. Il ricorso alla CIGS di cui al D.Lgs. 148/2015 comporta, a carico delle aziende, ai sensi dell'articolo 5 comma 1, il pagamento di un contributo addizionale inizialmente pari al 9% della retribuzione globale che sarebbe spettata al lavoratore per le ore di lavoro non prestate.

Nell'ambito del quadro di cui sopra, tenuto conto che il trasporto aereo è uno dei comparti maggiormente colpiti dalla crisi (nei primi sette mesi dell'anno il sistema aeroportuale nazionale ha movimentato poco più di 32 milioni di passeggeri, a fronte degli oltre 110 milioni registrati lo scorso anno e, secondo le ultime stime, il traffico

ILLUSTRAZIONE

tornerà ai livelli del 2019 non prima del 2024), l'emendamento è finalizzato a riconoscere anche alle imprese del settore del trasporto aereo che hanno fatto ricorso alla CIGS l'esonero dal pagamento del contributo addizionale, già riconosciuto alle imprese che hanno utilizzato gli ammortizzatori sociali correlati all'emergenza Covid-19.

3. RIMOZIONE E RICICLAGGIO DEI RELITTI NAVALI E DELLE NAVI ABBANDONATE NEI PORTI NAZIONALI

PROPOSTA NORMATIVA

1. *Nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un fondo con una dotazione pari a 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023.*
2. *Il fondo è finalizzato alla parziale copertura dei costi sostenuti dalle Autorità di sistema portuale per la rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti fino a un massimo del cinquanta per cento secondo le modalità stabilite dal decreto di cui al comma 5.*
3. *Una quota del fondo di cui al comma 1, pari a 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023, è finalizzata alla rimozione, demolizione e vendita, anche solo parziale, di navi, galleggianti, compresi i sommergibili, radiati dalla Marina militare presenti nelle aree portuali militari di Augusta, Taranto e La Spezia per i quali la Forza armata resta autorità competente.*
4. *Per le finalità di cui al comma 2, le Autorità di sistema portuale sono autorizzate a sostenere i costi necessari, anche istruttori, per pervenire alla rimozione delle navi, delle navi abbandonate e dei relitti ferma restando ogni iniziativa utile al loro contenimento, in particolare, quando vi siano le condizioni per la vendita della nave ai fini del successivo reimpiego. Sia nel caso di vendita che di demolizione si provvede ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e nel rispetto degli articoli 12, 13 e 14 del Regolamento UE 1257/13.*
5. *Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa limitatamente ai criteri e alle modalità di applicazione del comma 3, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di attribuzione delle risorse di cui al comma 1, di notificazione all'eventuale proprietario, di pubblicità dell'avvio delle procedure, di ripartizione dei ricavi realizzati dal vincitore di gara con la vendita, anche dei soli rottami ricavati dalla demolizione, ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 73 del Codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327.*

ILLUSTRAZIONE

La proposta è finalizzata a sostenere economicamente le Autorità di Sistema portuale nel loro perseguire un aspetto, parziale ma non marginale, in tema di demolizioni navali che nel mondo ancora avvengono con modalità non ecocompatibili e socialmente inaccettabili (a questo proposito è chiarificatrice una visita al sito ONG Shipbreaking Platform).

La demolizione navale è tema assai più complesso. A livello internazionale ha determinato la sottoscrizione della Convenzione di Hong Kong (2009, inattuata). L'Unione Europea ha deciso quindi di anticiparne gli effetti approvando il regolamento

ILLUSTRAZIONE

1257/13 con il quale ha stabilito come debbano essere realizzati i cantieri di demolizione navale ecocompatibile e quali debbano essere i contenuti dei progetti di demolizione di ogni singola nave da sottoporre per l'approvazione all'Autorità competente Capitanerie di Porto-Guardia Costiera.

Con il sostegno dello Stato le Autorità di sistema realizzerebbero due obiettivi:

- Liberare i porti italiani in primo luogo dai relitti e – con procedura più articolata dalle navi abbandonate- migliorando la fruibilità delle infrastrutture
- Alimentare seppur in termini marginali, gli elettrofori che oggi importano circa 5 mio/tonn di rottame necessario alla loro carica.

4. SEMPLIFICAZIONI PER LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO DI MINORE DIMENSIONE

PROPOSTA NORMATIVA

Le imprese di trasporto di merci su strada che intendono esercitare la professione solo con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, per accedere al mercato del trasporto di merci per conto di terzi, devono essere in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione e iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, e sono tenute a dimostrare di aver acquisito, per cessione di azienda, altra impresa di autotrasporto, o l'intero parco veicolare, purchè composto di veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, da altra impresa che cessa l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, oppure di aver acquisito e immatricolato almeno un veicolo adibito al trasporto di cose di categoria non inferiore a Euro 5.

ILLUSTRAZIONE

A livello comunitario non esistono regole che disciplinano l'accesso al mercato delle imprese di autotrasporto di merci in conto di terzi. Un'impresa di uno Stato membro dell'Unione Europea per poter esercitare liberamente la propria attività deve rispettare solo le regole dell'accesso alla professione così come previste dai Regolamenti Comunitari n. 1071 e 1072 del 2009 e così come recepite nei singoli Stati.

Diversamente in Italia un'impresa di autotrasporto di merci in conto di terzi oltre a dover osservare le regole per l'accesso alla professione deve rispettare anche quelle sull'accesso al mercato.

Pertanto le modifiche normative proposte sono tese a cercare di diminuire il divario competitivo con gli altri Stati, nell'ottica di semplificare le regole sull'accesso al mercato nel settore dell'autotrasporto.

La concorrenza con gli altri Stati, soprattutto quelli neo comunitari, uno scenario economico sempre più globale, il protrarsi della situazione economica non favorevole per le imprese del settore inducono ad adottare tali modifiche con carattere di urgenza