

Roma, 19 febbraio 2020

Circolare n. 33/2020

Oggetto: Attività confederale – Bassanini delle merci – Prosegue l'iter parlamentare.

Prosegue l'iter legislativo delle prime tre proposte di legge di Semplificazione per la logistica che il Cnel ha presentato al Parlamento a seguito del lavoro di mappatura delle inefficienze amministrative che impattano sul settore svolta dallo stesso Cnel con la collaborazione di Confetra.

La proposta riguardante l'armonizzazione degli orari di lavoro delle pubbliche amministrazioni coinvolte nella fase di sdoganamento è stata assegnata in sede referente alla Commissione Lavoro della Camera, con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Attività Produttive e Politiche UE (atto C2088); al Senato la proposta è stata assegnata in sede redigente alla Commissione Lavoro, con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Lavori Pubblici, Industria e Unione Europea (atto S1485).

La proposta concernente la semplificazione degli avvisi che le navi in arrivo nei porti devono inviare alle varie Amministrazioni, nonché la competenza territoriale dei Giudici di Pace nel caso di controversie che riguardano le imprese di autotrasporto è stata assegnata in sede referente alla Commissione Trasporti della Camera con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Attività Produttive, nonché alla Commissione parlamentare per le questioni regionali (Atto C2086); al Senato la proposta è stata assegnata in sede redigente alla Commissione Lavori Pubblici con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Industria (atto S1486).

La proposta di legge delega sul riordino dell'attività di regolazione di varie pubbliche amministrazioni - tra cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti della quale viene ribadita la competenza esclusivamente sui servizi di pubblica utilità - è stata assegnata in sede referente alla Commissione Trasporti della Camera, con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Attività Produttive, nonché alla Commissione parlamentare per le questioni regionali (Atto C2087); al Senato la proposta è stata assegnata in sede referente alla Commissione Lavori pubblici con richiesta pareri alle Commissioni Affari Costituzionali e Bilancio (Atto S1484).

Sempre in tema di semplificazioni per la logistica, il Cnel ha di recente approvato una ulteriore proposta di legge - tuttora in fase di presentazione al Parlamento - concernente l'aggiornamento delle disposizioni del Codice Civile in materia di contratto di spedizione.

Si fa riserva di informare sugli sviluppi dell'iter legislativo.

Daniela Dringoli
Codirettore

*Per riferimenti confronta circ.161/2019
Allegati sei
D/d*

© CONFETRA - La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2088

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci

Presentata il 9 settembre 2019

ONOREVOLI DEPUTATI! — La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e di prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza, con una certa costanza sono state emanate leggi che hanno dato un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « riforma Bassanini » della fine degli anni '90 alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno a 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitor* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della logistica — ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifica all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e di quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché di quattro pubbliche

amministrazioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei « colli di bottiglia » in tutto il processo operativo dall'arrivo o partenza della merce fino al ritiro o consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export* che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri Paesi europei, di fatto concorrenti.

Lo scopo dell'articolo unico della presente proposta di legge è quello di potenziare la copertura amministrativa e tecnica delle operazioni doganali di competenza di più amministrazioni pubbliche per la riduzione dei tempi complessivi di sdoganamento delle merci.

La scelta adottata mira all'armonizzazione dell'orario di lavoro delle amministrazioni che intervengono nello sdogana-

mento, attraverso l'estensione del regime già adottato per il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli nell'ambito di un generale riordino degli istituti doganali (decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374).

L'intervento proposto è attuabile nell'ambito della flessibilità organizzativa di ciascuna amministrazione, non pregiudica l'autonomia negoziale e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per le amministrazioni. Per contro, l'intervento è destinato inevitabilmente ad accelerare gli *iter* doganali e a favorire un maggior tasso di completamento delle operazioni nell'unità di tempo con conseguente aumento delle entrate pubbliche, della produzione complessiva dei servizi doganali e della produttività individuale.

Per le ragioni sopra illustrate, la formulazione normativa proposta non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PROPOSTA DI LEGGE
D'INIZIATIVA DEL CNEL

Art. 1.

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« 9-bis. Le disposizioni dei commi 1, 2, 4, 5 e 8 del presente articolo si applicano anche al personale dipendente dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo in attuazione della legge e delle norme dell'Unione europea in materia di immissione delle merci nel territorio dell'Unione europea e di esportazione delle merci dal territorio dell'Unione europea. Ai fini di cui al presente comma, gli adempimenti che il comma 2 pone a carico del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli si intendono posti a carico del Ministro ovvero del vertice dell'amministrazione i cui uffici sono coinvolti nelle suddette procedure ».



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 SETTEMBRE 2019

Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374,
per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana
delle merci

ONOREVOLI SENATORI. — La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici, la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza sono state con una certa costanza emanate leggi che hanno consentito un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « Riforma Bassanini » della fine degli anni '90 alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « Taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno ai 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitor* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della logistica, ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifiche all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché quattro pubbliche amministra-

zioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei « colli di bottiglia » in tutto il processo operativo dall'arrivo o partenza della merce fino al ritiro o consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export* che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri Paesi europei, di fatto, concorrenti.

Lo scopo dell'articolo unico del presente disegno di legge è quello di potenziare la copertura amministrativa e tecnica delle operazioni doganali di competenza di più amministrazioni pubbliche per la riduzione dei tempi complessivi di sdoganamento delle merci.

La scelta adottata mira all'armonizzazione dell'orario di lavoro delle amministrazioni che intervengono nello sdoganamento, attraverso l'estensione del regime già adottato per il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli nell'ambito di un generale riordino degli istituti doganali (decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374).

L'intervento proposto è attuabile nell'ambito della flessibilità organizzativa di ciascuna amministrazione, non pregiudica l'autonomia negoziale e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per le amministrazioni. Per contro l'intervento è destinato inevitabilmente ad accelerare gli *iter* doganali e favorire un maggior tasso di completamento delle operazioni nell'unità di tempo con

conseguente aumento delle entrate pubbliche, della produzione complessiva dei servizi doganali e della produttività individuale.

Per le ragioni sopra illustrate, la formulazione normativa proposta non comporta

nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *9-bis.* Le disposizioni di cui ai commi 1, 2, 4, 5, e 8 si applicano anche al personale dipendente dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo in attuazione della legge e delle norme dell'Unione europea in materia di immissione delle merci nel territorio dell'Unione europea e di esportazione delle merci dal territorio dell'Unione europea. Ai fini di cui al presente comma, gli adempimenti che il comma 2 pone a carico del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli si intendono posti a carico del Ministro ovvero del vertice dell'amministrazione i cui uffici sono coinvolti nelle suddette procedure ».

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2086

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci

Presentata il 9 settembre 2019

ONOREVOLI DEPUTATI! — La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e di prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza, con una certa costanza sono state emanate leggi che hanno dato un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « riforma Bassanini » della fine degli anni '90 alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è

d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno a 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitor* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della logistica, ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifica all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e di quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché di quattro pubbliche amministrazioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei « colli di bottiglia » in tutto il processo operativo

dall'arrivo o partenza della merce fino al ritiro o consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export* che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri Paesi europei, di fatto concorrenti.

Per quanto riguarda la presente proposta di legge, composta da un solo articolo, il comma 1 muove dalla rilevazione di una indispensabile razionalizzazione delle comunicazioni (avvisi) che il comandante di una nave, o un suo delegato, è tenuto a effettuare all'arrivo in porto ai sensi dell'articolo 179 del codice della navigazione. Ad oggi gli avvisi sono inviati telematicamente a due sistemi – PMIS (*Port Management Information System*) delle capitanerie di porto e AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise) dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli – che dialogano tra di loro. Peraltro, tutte le altre amministrazioni alle quali è necessario inviare le informazioni, – dalla sanità, all'Istituto nazionale di statistica, alla questura – non attingono i dati comuni da quelle piattaforme, bensì chiedono un invio autonomo. Si tenga anche presente che i dati che devono essere inviati in via telematica provengono da registri di bordo che le navi devono obbligatoriamente tenere ancora in via cartacea.

La scelta normativa adottata nella presente proposta di legge risponde a principi di semplificazione largamente diffusi nell'ordinamento amministrativo vigente, supportati dalla giurisprudenza oltre che da canoni di razionalità e di ragionevolezza e mira alla realizzazione di un maggior grado di comunicazione telematica tra i molti destinatari della medesima comunicazione effettuata dal natante in approdo.

Il riferimento alla « trasmissione telematica » non implica interventi architetturali di grande impatto sui sistemi informa-

tivi delle amministrazioni attenendo piuttosto all'adozione di protocolli di comunicazione che possono al massimo richiedere interventi di manutenzione degli stessi, finalizzati a detto scopo.

In tali termini, pertanto, la norma, non comportando oneri di spesa aggiuntivi, non richiede una specifica copertura.

Quanto alla norma riportata al comma 2 dell'articolo in commento, essa è tesa a eliminare un fattore di sensibile appesantimento delle attività delle imprese di trasporto tenute a proporre l'opposizione al verbale di accertamento di violazione ai sensi dell'articolo 204-*bis* del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in base alla norma vigente (decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150, recante « Disposizioni complementari al codice di procedura civile in materia di riduzione e semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69 »), nel luogo in cui è stata commessa la violazione.

La proposta di individuare quale foro competente quello del luogo in cui ha sede l'impresa di trasporto riduce sensibilmente i tempi e i costi per l'esercizio del diritto di opporsi liberando risorse utili alla competitività dell'aggregato delle imprese.

La modifica, peraltro, appare del tutto compatibile con la *ratio* deflativa e di semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69.

Detta norma, ponendo una modifica del foro territorialmente competente nei soli casi speciali ivi contemplati, non comporta oneri diretti o indiretti aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato né aggravii organizzativi a carico degli uffici giudiziari coinvolti.

Le modifiche sopra illustrate non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PROPOSTA DI LEGGE
D'INIZIATIVA DEL CNEL

—
Art. 1.

1. All'articolo 179 del codice della navigazione sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« La nota di informazioni di cui al primo comma, comprendente i dati dei formulari ivi elencati, è acquisita in via telematica dall'autorità marittima competente, sul sistema PMIS (*Port Management Information System*), e da questa contestualmente resa disponibile, in via telematica, a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo inerenti alle operazioni di arrivo e di partenza delle navi di cui al presente articolo.

È fatto divieto alle amministrazioni pubbliche di cui all'ottavo comma di chiedere al comandante della nave o al raccomandatario marittimo o a un altro rappresentante dell'armatore o persona autorizzata dal comandante, l'invio dei dati di cui alla nota di informazioni già acquisiti dall'autorità marittima competente ».

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150, è inserito il seguente:

« 2-bis. Nei casi in cui la violazione sia contestata a conducenti di veicoli commerciali di proprietà o detenuti in *leasing* da soggetti iscritti nell'Albo nazionale degli autotrasportatori, l'opposizione di cui al comma 2 è proposta davanti al giudice di pace del luogo in cui ha sede legale la società ».



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 SETTEMBRE 2019

Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione
e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci

ONOREVOLI SENTORI. - La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e prerogative che rischia di ridurre gli standard di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza con una certa costanza sono state emanate leggi che dato un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « riforma Bassanini » della fine degli anni '90 alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « Taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come il costo dell'inefficienza logistica oggi sia quantificato intorno ai 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitors* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL), su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, spedizione e logistica, ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifica all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e di quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché di quattro pubbliche amministrazioni. Il tema posto alla loro attenzione

è stato l'eliminazione dei colli di bottiglia in tutto il processo operativo dall'arrivo o partenza della merce fin dal ritiro o consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export*, che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri paesi europei, di fatto, concorrenti.

Per quanto riguarda la presente proposta di legge, il comma 1 dell'articolo 1 muove dalla rilevazione di una indispensabile razionalizzazione delle comunicazioni (avvisi) che il comandante di una nave, o suo delegato, è tenuto ad effettuare all'arrivo in porto ai sensi dell'articolo 179 del codice della navigazione. Ad oggi gli avvisi sono inviati telematicamente a due sistemi PMIS - *Port Management Information System* delle capitanerie di porto e AIDA - Automazione integrata dogane accise dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, che dialogano tra di loro. Tutte le altre amministrazioni cui è necessario inviare le informazioni - dalla sanità, all'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), alla Questura - non attingono i dati comuni da quelle piattaforme, bensì chiedono un invio autonomo. Si tenga anche presente che i dati che devono essere inviati in via telematica provengono da registri di bordo che le navi devono obbligatoriamente tenere ancora in via cartacea.

La scelta normativa adottata nella presente proposta di legge risponde a principi di semplificazione, largamente diffusi nell'ordinamento amministrativo vigente, supportati

dalla giurisprudenza oltre che da canoni di razionalità e di ragionevolezza e mira alla realizzazione di un maggior grado di comunicazione telematica tra i molti destinatari della medesima comunicazione effettuata dal natante in approdo.

Il riferimento alla « trasmissione telematica » non implica interventi architettonici di grande impatto sui sistemi informativi delle amministrazioni attenendo piuttosto alla adozione di protocolli di comunicazione che possono al massimo richiedere interventi di manutenzione degli stessi, finalizzati a detto scopo.

In tali termini, pertanto, la norma, non comportando oneri di spesa aggiuntivi, non richiede una specifica copertura.

Quanto alla norma riportata al comma 2 del medesimo articolo, essa è tesa a eliminare un fattore di sensibile appesantimento delle attività delle imprese di trasporto tenute a proporre l'opposizione al verbale di accertamento di violazione del codice della strada di cui all'articolo 204-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in base alla norma vigente (decreto legislativo 1°

settembre 2011, n. 150, recante disposizioni complementari al codice di procedura civile in materia di riduzione e semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69), nel luogo in cui è stata commessa la violazione.

La proposta di individuare quale foro competente quello del luogo in cui ha sede l'impresa di trasporto riduce sensibilmente i tempi e i costi per l'esercizio del diritto di opporsi liberando risorse utili alla competitività dell'aggregato delle imprese.

La modifica, peraltro, appare del tutto compatibile con la *ratio* deflativa e di semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69.

Detta norma, ponendo una modifica del foro territorialmente competente nei soli casi speciali ivi contemplati, non comporta oneri diretti o indiretti aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato né aggravii organizzativi a carico degli uffici giudiziari coinvolti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 179 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« La nota di informazioni di cui al primo comma, comprendente i dati dei formulari ivi elencati, è acquisita in via telematica dall'autorità marittima competente, sul sistema PMIS (*Port management information system*), e da questa contestualmente resa disponibile, in via telematica, a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e controllo inerenti le operazioni di arrivo e partenza delle navi di cui al presente articolo.

È fatto divieto alle amministrazioni di cui all'ottavo comma di chiedere al comandante della nave o al raccomandatario marittimo o a un altro rappresentante dell'armatore o persona autorizzata dal comandante, l'invio dei dati di cui alla nota di informazioni già acquisiti dall'autorità marittima competente ».

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150, è inserito il seguente:

« 2-bis. Nei casi in cui la violazione sia contestata a conducenti di veicoli commerciali di proprietà o detenuti in *leasing* da soggetti iscritti nell'Albo nazionale degli autotrasportatori, l'opposizione di cui al comma 2 è proposta davanti al giudice di pace del luogo in cui ha sede legale la società ».

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2087

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci

Presentata il 9 settembre 2019

ONOREVOLI DEPUTATI! — La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e di prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza, con una certa costanza sono state emanate leggi che hanno dato un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « riforma Bassanini » della fine degli anni '90 alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è

d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno a 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitors* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della logistica, ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifica all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e di quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché di quattro pubbliche amministrazioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei « colli di bottiglia » in tutto il processo operativo

dall'arrivo o partenza della merce fino al ritiro o consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export* che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri Paesi europei, di fatto concorrenti.

La presente proposta di legge, recante delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci e per il miglioramento della competitività del settore, muove dalla rilevazione oggettiva della pluralità di soggetti istituzionali cui è demandata l'attività di regolazione nella materia di che trattasi, cioè l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete ferroviaria italiana Spa, le Autorità di sistema portuale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Questa pluralità di fonti di produzione delle regole che presiedono anche alla logistica delle merci ha determinato nel tempo

una stratificazione di norme con margini di sovrapposizione a scapito della certezza della regolazione, che può tradursi in un fattore di inefficienza e di aumento del costo dei servizi. L'intervento proposto potrebbe porre rimedio a tale situazione attraverso l'esatta definizione degli ambiti di competenza di ciascun ente regolatore e il riordino della normativa esistente, per garantire maggiore coerenza a tutto vantaggio della certezza della regolazione, della speditezza delle procedure, della chiarezza degli adempimenti e della riduzione dei margini di sovrapposizione.

La concreta traduzione dei principi e criteri direttivi di delega enunciati in un decreto legislativo avrebbe un impatto molto significativo sulla velocizzazione delle operazioni doganali che si tradurrebbe in maggiori entrate per l'erario a causa del presumibile aumento del volume di merci trattate.

Per contro, la formulazione normativa proposta non richiede una copertura finanziaria in quanto consistente in un riordino delle fonti di produzione normativa, di per sé non foriera di nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PROPOSTA DI LEGGE
D'INIZIATIVA DEL CNEL

—
Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete ferroviaria italiana Spa e dalle Autorità di sistema portuale e, con riferimento all'ambito dei servizi di pubblica utilità, dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nella materia della logistica delle merci;

b) semplificazione e razionalizzazione, anche al fine di evitare duplicazioni di interventi regolatori, dei procedimenti concessori, autorizzativi e di controllo le cui fasi sono rimesse alla competenza di distinte amministrazioni pubbliche contemperando le esigenze di efficacia delle procedure di sicurezza nella circolazione delle merci con l'efficienza e la speditezza delle procedure, la certezza della regolazione, la chiarezza e non duplicazione degli adempimenti.

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del Consiglio di Stato e del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che sono resi nel termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legi-

slativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si pronunciano nel termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere cade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto dal comma 1 o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di novanta giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e di motivazione. Le Commissioni parlamentari competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può comunque essere adottato.

3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura di cui al presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive.





DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 SETTEMBRE 2019

Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina
afferente il sistema della logistica delle merci

ONOREVOLI SENATORI. — La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici, la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza sono state con una certa costanza emanate leggi che hanno consentito un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « Riforma Bassanini » della fine degli anni Novanta alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « Taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno ai 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitors* esteri.

Il CNEL, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della logistica, ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifiche all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché quattro pubbliche amministra-

zioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei colli di bottiglia in tutto il processo operativo dall'arrivo-partenza della merce fin dal ritiro-consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export* che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri Paesi europei, di fatto, concorrenti.

Con riferimento alla proposta di delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente il sistema della logistica delle merci e per il miglioramento della competitività del settore, essa muove dalla rilevazione oggettiva della pluralità di soggetti istituzionali cui è demandata l'attività di regolazione nella materia di che trattasi, e cioè l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), il Gestore dell'infrastruttura (RFI), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Detta pluralità di fonti di produzione delle regole che presiedono anche alla logistica delle merci, ha determinato nel tempo una stratificazione di norme con margini di sovrapposizione a scapito della certezza della regolazione che può tradursi in fattore di inefficienza e di costo dei servizi. L'intervento proposto potrebbe porre rimedio attraverso l'esatta definizione degli ambiti di competenza di ciascun ente regolatore ed il riordino della normativa esistente, per garan-

tire maggiore coerenza a tutto vantaggio della certezza della regolazione, della speditezza delle procedure, della chiarezza degli adempimenti e della riduzione dei margini di sovrapposizione.

La concreta traduzione dei principi di delega enunciati in decreto legislativo avrebbe un impatto molto significativo sulla velocizzazione delle operazioni doganali che si tra-

ducono in maggiori entrate per l'erario a causa del presumibile aumento del volume di merci trattate.

Per contro, la formulazione normativa proposta, non richiede una copertura finanziaria in quanto consistente in un riordino delle fonti di produzione normativa, di per sé non foriera di oneri finanziari aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino della disciplina in materia di sistema della logistica delle merci, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, dalle Autorità di sistema portuale e, con riferimento all'ambito dei servizi di pubblica utilità, dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nella materia della logistica delle merci;

b) semplificazione e razionalizzazione, anche al fine di evitare duplicazioni di interventi regolatori, dei procedimenti concessori, autorizzativi e di controllo le cui fasi sono rimesse alla competenza di distinte pubbliche amministrazioni temperando le esigenze di efficacia delle procedure di sicurezza nella circolazione delle merci, con l'efficienza e la speditezza delle procedure, la certezza della regolazione, la chiarezza e la non duplicazione degli adempimenti.

2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del parere del Consiglio di Stato e del parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che sono

resi nel termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si pronunciano nel termine di sessanta giorni dalla data della trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere cade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto al comma 1 o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di novanta giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri delle Commissioni parlamentari di cui al secondo periodo, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e motivazione. Le Commissioni parlamentari competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, il decreto può comunque essere adottato.

3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura di cui al presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive.



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(nella seduta 29 gennaio 2020)

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019, in particolare l'articolo 12, (Programma), che al comma 3 demanda alle Commissioni, ad altri organismi o direttamente all'Assemblea il compito di istruire le questioni ad essi assegnate dal Presidente del CNEL, su conforme parere del Consiglio di Presidenza, in relazione al programma di attività approvato dalla Assemblea e alle priorità da essa individuate, e di riferire all'Assemblea stessa;

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

RITENUTO di proseguire nelle iniziative legislative tese alla semplificazione ed al recupero di competitività di rilevanti settori produttivi nel complessivo sistema della logistica italiana ed in particolare del settore delle spedizioni;

VISTO il Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, (Codice civile) ed in particolare il Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III, (articoli da 1737 a 1741, 1696 e 2761).

VISTO l'o.d.g. dell'Assemblea del 18 dicembre 2019;

VISTO il verbale della seduta 14 gennaio 2020 dell'Ufficio di Presidenza che al punto

5 (Audizioni del gruppo di lavoro sulla logistica finalizzate alla proposta di ddl sulla riforma del contratto di spedizione) approva l'avvio di un breve ciclo di audizioni delle organizzazioni interessate al tema all'o.d.g. nonché di giuristi;

UDITI a partire dal 23 gennaio, esperti nel settore della logistica e delle spedizioni nonché nel diritto dei contratti;

UDITA la relazione del Consigliere Nereo MARCUCCI;

Sentito il Segretario generale;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente "Modifiche alla disciplina del Codice civile in materia di contratto di spedizione - Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III (articoli da 1737 a 1741, e articoli 1696 e 2761)".

Il Presidente
Prof. Tiziano TREU



Depositato in Segreteria il



MODIFICHE ALLA DISCIPLINA DEL CODICE CIVILE IN MATERIA DI CONTRATTO DI SPEDIZIONE - REGIO DECRETO 16 MARZO 1942, N. 262, LIBRO IV, TITOLO III, CAPO IX, SEZIONE III (ARTICOLI DA 1737 A 1741, E ARTICOLI 1696 E 2761).

Art. 1737 (Nozione)

TESTO VIGENTE - Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie

PROPOSTA - *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.*

Art. 1738 (Revoca)

TESTO VIGENTE - Finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mittente può revocare l'ordine di spedizione, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.

PROPOSTA - *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.*

Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere)

TESTO VIGENTE - Nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto della merce, lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del committente e, in mancanza, a operare secondo il migliore interesse del medesimo.

Salvo che gli sia stato diversamente ordinato e salvi gli usi contrari, lo spedizioniere non ha obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite.

I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario.

PROPOSTA - *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.

Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere)

TESTO VIGENTE - La misura della retribuzione dovuta allo spedizioniere per l'esecuzione dell'incarico si determina, in mancanza di convenzione, secondo le tariffe professionali o, in mancanza, secondo gli usi del luogo in cui avviene la spedizione.

Le spese anticipate e i compensi per le prestazioni accessorie eseguite dallo spedizioniere sono liquidati sulla base di documenti giustificativi, a meno che il rimborso e i compensi siano stati preventivamente convenuti in una somma globale unitaria.

PROPOSTA - *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.

Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità)

TESTO VIGENTE - Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore.

PROPOSTA - *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.

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

TESTO VIGENTE - 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 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.

La previsione di cui al comma precedente 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'avaria 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.

PROPOSTA - 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'avaria 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.

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

TESTO VIGENTE - I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore hanno privilegio sulle cose trasportate finché queste rimangono presso di lui.

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.

PROPOSTA - *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.*

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.



RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA
SULLE PROPOSTE DI MODIFICA DELLA DISCIPLINA DEL CONTRATTO DI SPEDIZIONE
CONTENUTA NEL CODICE CIVILE
(Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 262 articoli da 1737 a 1741)

Premessa

Nel settore delle spedizioni è sorta progressivamente l'esigenza di riformare la disciplina contenuta nel Codice civile, al fine di garantire alle imprese attive nel settore, norme più vicine alle dinamiche commerciali che ha seguito, come in altri settori produttivi le dinamiche del mercato. In tale contesto sono state elaborate delle proposte di modifica delle norme contenute nel Codice civile, compatibili con i principi costituzionali e con il diritto della concorrenza.

Dette modifiche mirano da un lato alla riaffermazione del primato del contratto quale fonte regolativa del rapporto, ad una più stretta riconduzione del contratto di spedizione all'istituto del mandato ed al recepimento di elaborazioni giurisprudenziali consolidate circa il perimetro dei diritti degli obblighi e delle responsabilità dei contraenti. Sotto quest'ultimo profilo va sottolineato l'intento deflativo del contenzioso avente a base la qualificazione esatta del rapporto contrattuale laddove esso ingloba caratteri propri di altre figure contrattuali tipiche come il contratto di trasporto. La riduzione del contenzioso svolge poi i suoi positivi effetti sul recupero di competitività di questo particolare settore rispetto agli operatori di altri Paesi.

Più in particolare, la proposta consiste in una riformulazione della Sezione III del Capo IX del Titolo III del Libro IV del Codice civile (artt. 1737 e segg.) che, come è noto, regola il contratto di spedizione, nonché di ulteriori disposizioni codicistiche che integrano la disciplina del contratto considerato (*i.e.* artt. 1696 e 2761 c.c.).

1. Modifica dell'art. 1737 c.c.

Nell'art. 1737 c.c. si propone di introdurre le seguenti innovazioni:

- *possibilità per il committente di attribuire il potere di rappresentanza allo spedizioniere.*

Secondo la disciplina attualmente contenuta nel Codice civile, lo spedizioniere è un mandatario senza rappresentanza del committente. La modifica qui proposta intende allineare la nozione contenuta nel Codice civile con quella contenuta nella legge 14 novembre 1941, n. 1442 (*Istituzione di elenchi autorizzati degli spedizionieri – G.U. 9 gennaio 1942, n. 6*), che invece già prevede espressamente l'attribuzione *ex lege* di poteri di rappresentanza in capo allo spedizioniere. L'aumentata complessità e raggio di azione delle operazioni di spedizione rendono infatti nella pratica questa

figura più aderente alle necessità del settore

- *specificazione che un unico contratto di spedizione può avere ad oggetto anche la stipula di più contratti di trasporto con diversi vettori.*

La modifica proposta ha lo scopo di rendere la disciplina codicistica più conforme alla prassi commerciale, in cui sempre più di frequente – specialmente nelle spedizioni internazionali – lo spedizioniere non conclude un solo contratto di trasporto, né si avvale necessariamente di un solo vettore.

2. Modifica dell'art. 1738 c.c.

La norma in esame costituisce una specifica applicazione del “*diritto di contrordine*” spettante al mittente (mandante) e regolato dall'art. 1685 con riferimento al contratto di trasporto.

La proposta di modifica dell'art. 1738 c.c. si sostanzia in interventi meramente formali, volti a sottolineare la riconduzione del contratto di spedizione all'interno del macro-tipo contrattuale del mandato.

In particolare, l'intento della proposta di modifica è quello di superare i fraintendimenti che potrebbe ingenerare l'utilizzo dell'espressione “*revocare l'ordine di spedizione*”. Così come formulata, infatti, la norma potrebbe lasciare intendere che l’“*ordine di spedizione*” sia un atto separato, ulteriore, rispetto al contratto di spedizione, mentre esso è oggetto del mandato che lega lo spedizioniere al mittente. L'inserimento del richiamo espresso all'art. 1725, concernente la revoca del mandato ha lo scopo di escludere variazioni all'assetto stabilito delle responsabilità risarcitorie.

3. Modifica dell'art. 1739 c.c.

Con riferimento all'art. 1739 c.c., le modifiche formali nei primi due commi dell'articolo (sostituzione dell'espressione “*committente*” con “*mandante*”, e di “*diversamente ordinato*” con “*espressamente richiesto*”), mirano a conferire maggiore certezza alle fonti regolative del rapporto da ricercarsi nella autonomia contrattuale delle parti.

Si propone poi di abrogare il terzo comma. Quest'ultima disposizione recepisce, nell'ambito della spedizione, il principio per cui il mandatario non può trarre vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti (art. 1713, comma 1, c.c.). Ciò, in considerazione del fatto che, a differenza dell'appaltatore, lo spedizioniere non assume un rischio imprenditoriale e, quindi, non può lucrare della differenza tra quanto preventivato in termini di spesa e i risparmi che riesce poi ad ottenere.

Così chiarita la *ratio* della disposizione, tuttavia, va considerato che essa risulta di difficile applicazione nella prassi, in quanto il committente, non avendo accesso alla contabilità dello spedizioniere, non può agevolmente verificare se quest'ultimo ha effettivamente conseguito vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti. Ma soprattutto, detta disposizione risulta ampiamente superata posto che il "patto contrario" ricorre nelle clausole generali di contratto largamente diffuse, ritenute valide, e non vessatorie, che riconoscono la "esclusiva spettanza" allo spedizioniere dei premi, abbuoni, ed altri analoghi cespiti.

4. Modifica dell'art. 1740 c.c.

La proposta di modifica prevede la completa riformulazione dell'articolo 1740 del Codice civile.

Con il comma 1, si propone di sostituire l'espressione "retribuzione" con "corrispettivo". L'intento è quello di rimarcare la natura autonoma della prestazione svolta dallo spedizioniere, nonché, una volta di più, la ricomprensione del contratto di spedizione nel macro-tipo del contratto di mandato.

A beneficio della certezza dei diritti economici scaturenti dal rapporto contrattuale, della conseguente deflazione delle liti in materia, e della migliore compatibilità con il diritto della concorrenza, si propone che il compenso sia determinato dalla "*libera contrattazione delle parti*", in luogo del rinvio agli usi ed alle tariffe.

È nota, infatti, l'incompatibilità degli accordi di determinazione dei prezzi, in particolare se orizzontali, come nel caso di specie, con la disciplina *antitrust*, come dimostrano, del resto, i più recenti pronunciamenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che, in tema di determinazione dei compensi professionali, ha espresso la propria contrarietà alla riproposizione del meccanismo delle tariffe.

Il "nuovo" comma 2 è ispirato dall'esigenza di tutelare gli spedizionieri rispetto alla diffusione di pratiche commerciali che tendono, di fatto, a porre su questi ultimi i rischi legati anche a condotte di terzi. È il caso, ad esempio, delle spese di detenzione della merce non ritirata a destino, (anche per ragioni legate a mutamenti nella convenienza dell'affare, o di facoltà concesse dal venditore nel suo rapporto contrattuale con l'acquirente, o ancora connesse ad emergenze sanitarie) non coperte dal mandante. Proprio con specifico riferimento a tale ipotesi, la giurisprudenza ha già riconosciuto che lo spedizioniere non è tenuto a sopportare simili oneri, in quanto, ai sensi dell'art. 1737 c.c., egli può certamente impegnarsi anche ad effettuare prestazioni non rientranti nell'ambito tipico del contratto di spedizione – quali il



ritiro e la custodia della merce – ma ciò non implica l'acquisizione, da parte sua, della qualità di spedizioniere vettore ai sensi dell'art. 1741 c.c..

La norma qui proposta intende recepire questo orientamento e tradurlo in norma positiva.

Il terzo comma, in linea con i precedenti, recepisce il consolidato orientamento della S.C. di Cassazione (v. Sentenza 11 febbraio 2009, n. 3354, v. Sez. III civ.) che reputa adempiuto l'obbligo dello spedizioniere all'atto della stipula del contratto di trasporto con il vettore (obbligazione di mezzi) senza che detta stipula determini l'assunzione nella sfera dello spedizioniere dell'obbligo di consegna a destino (obbligazione di risultato) che riguarda esclusivamente il vettore.

E' in ogni caso fatta salva la *culpa in eligendo* dello spedizioniere attraverso il richiamo espresso agli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1 c.c..

5. Modifica degli artt. 1741 e 1696 c.c.

La proposta di modifica coinvolge anche la figura dello spedizioniere-vettore. In tale contesto, ci si propone di modificare sia l'art. 1741 c.c. sia l'art. 1696 c.c.

Nel testo vigente, l'art. 1741 c.c. prevede che, *“lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore”*. La nuova formulazione della disposizione specifica ulteriormente tale principio, richiamando in modo espresso la disciplina dettata dall'art. 1696 c.c. – che stabilisce un limite al quantum risarcibile in caso di danni derivanti al mandante da perdita ovvero da avaria delle cose – e dalle Convenzioni applicabili allo specifico trasporto.

La proposta in esame intende intervenire anche sull'art. 1696 c.c., al fine di correggere le aporie della riforma realizzata con il D.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, che aveva circoscritto al solo trasporto stradale la disciplina dell'ammontare del risarcimento. Con la modifica qui proposta, tale disciplina verrebbe estesa a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario. Secondo parte della dottrina, questa estensione potrebbe essere ricavata, in via interpretativa, già dal testo originario: la modifica in esame si propone di eliminare ogni dubbio interpretativo al riguardo, rendendo la disposizione più razionale ed equa.

7. Modifica dell'art. 2761 c.c.

La proposta di modifica riguarda anche la disciplina dei privilegi, che l'art. 2761 c.c. detta per la tutela dei crediti del mandatario (categoria in cui, come si è detto, è compreso lo spedizioniere, ad eccezione dello spedizioniere-vettore, disciplinato

Al

dalle norme sul contratto di trasporto), del vettore, del depositario e del sequestratario.

Intervenire in questa materia non è agevole, perché la disciplina dei privilegi – che permettono ad un creditore di soddisfarsi con priorità rispetto ad altri creditori dello stesso debitore – altera il principio della *par condicio creditorum* e, quindi, il principio di eguaglianza di cui all'art. 3 Cost. In particolare, al fine di valutare la compatibilità di un privilegio con predetti principi occorre verificare:

- quale sia la *ratio* del privilegio previsto;
- la sussistenza di un interesse generale idoneo a ragionevolmente giustificare la deroga al principio di *par condicio*.

Con specifico riferimento al contratto di spedizione e di trasporto (la cui disciplina, come si è detto, è applicabile allo spedizioniere-vettore), la *ratio* del privilegio consiste nella stretta relazione tra la detenzione della cosa oggetto del contratto e il contratto stesso, che costituisce la fonte del credito.

In particolare, a partire dalla sentenza della Corte di Cassazione del 28 giugno 2005, n. 13905, si è affermato in via giurisprudenziale il principio per cui la già menzionata “*stretta relazione*” può ritenersi sussistente anche rispetto a beni oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito, purché detti trasporti costituiscano esecuzione di un unico contratto per una pluralità di prestazioni. Il nuovo comma 3 che si intende inserire nell'art. 2361 c.c. prevede, pertanto, il recepimento del principio giurisprudenziale esposto.

In secondo luogo, si intende inserire nell'art. 2761 c.c. un nuovo ultimo comma. Secondo quest'ultima disposizione, qualora lo spedizioniere abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del proprio mandante, nell'esercizio di detto credito essi mantengono il privilegio generale previsto in favore dello Stato.

La modifica è apparsa necessaria per rafforzare la tutela dello spedizioniere doganale che, come è noto, anticipa, per prassi, i diritti doganali e si espone dunque ad un notevole rischio economico.

Infine, la proposta di modifica, attraverso la condizione che “*detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative*” assolve ad un importante sgravio di contenzioso liberando risorse a vantaggio del recupero di competitività del settore.

8. Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che la proposta di modifica illustrata, che appare porsi in armonia sia con i principi costituzionali sia con i principi del diritto *antitrust*, possa effettivamente realizzare l'auspicato adeguamento della disciplina

codicistica rispetto alle esigenze dello specifico settore produttivo.

Le modifiche proposte non comportano oneri finanziari aggiuntivi diretti o indiretti a carico della finanza pubblica e non richiedono pertanto la indicazione di mezzi di copertura ai sensi di quanto disposto dall'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica". Viene pertanto omessa la compilazione della relativa relazione di copertura degli oneri.

