



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

PROPOSTE DI SEMPLIFICAZIONI

*Le proposte di Confetra per la logistica
ed il trasporto merci*

20 luglio 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. CONTRATTO DI LOGISTICA

PROPOSTA NORMATIVA

Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n.262, è inserito il seguente:

“Articolo 1677-bis Nozione

(proposta)

Contratto di Logistica

Col contratto di logistica una parte assume, verso corrispettivo, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, congiuntamente le attività di deposito, preparazione, lavorazione, ed eventualmente trasporto, di beni di terzi.

Il contratto di logistica è regolato dalle disposizioni di legge applicabili alle singole attività di cui esso si compone.”

ILLUSTRAZIONE

Attualmente il contratto di logistica non è un contratto tipico, nonostante sempre più imprese industriali e commerciali richiedano servizi logistici integrati anche in virtù dell'espansione del commercio on line. La proposta normativa è pertanto finalizzata ad integrare il Codice Civile con l'inserimento di un articolo con la definizione del contratto di logistica.

La disposizione rientra in un'ottica di semplificazione in quanto, nel definire i confini del contratto di logistica, contribuisce a rendere più fluidi i rapporti tra committente e operatore, riducendo il rischio di contenzioso.

3. 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