

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Riforma degli spedizionieri in arrivo con il decreto Recovery

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 23rd, 2021

Fra gli oltre mille emendamenti depositati ieri alla Commissione Bilancio della Camera inerenti il decreto contenente “Disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale a inizio mese (cosiddetto decreto legge Recovery), ce n’è uno a firma dell’ex Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio che è destinato a rinnovare alle fondamenta la normativa che disciplina il mestiere di spedizioniere.

L’intervento è diviso in tre parti, tutte riguardanti modifiche al Codice Civile. La prima ritocca l’articolo (1696) intitolato a “Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate” (già modificato nel 2006), inserendo un comma destinato al trasporto multimodale: “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 può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali”.

La seconda parte modifica tutti e cinque gli articoli della Sezione III del Capo IX, intitolata proprio “Della spedizione”. Le modifiche a “nozione”, “revoca” e “spedizioniere vettore” sono semplici aggiornamenti necessari a considerare come ormai a un contratto di spedizione sottendano spesso più contratti di trasporto, con vettori diversi e/o con lo spedizioniere in veste di vettore. Dagli “obblighi dello spedizioniere” viene rimosso quello per cui “I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario”.

L’articolo dedicato ai “Diritti dello spedizioniere” è quello che forse contiene le modifiche più nette. Si chiarisce intanto che i corrispettivi per le prestazioni dello spedizioniere sono frutto di libera contrattazione. E, in secondo luogo, si chiarisce meglio la sua posizione rispetto al committente (mandante): “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 dipartiti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra tali parti terze e il mandante. Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, primo comma, e 1739, primo comma, 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 nell’esecuzione del trasporto”.

Da ultimo si modifica l'articolo 2761, dedicato a “Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario”, estendendo il privilegio di spedizioniere e vettore “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”. E prevedendo un privilegio per il credito del mandatario qualora costui “abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante”.

La riforma degli spedizionieri, ha spiegato a SHIPPING ITALY Ivano Russo, direttore generale di Confetra, confederazione cui aderisce l'associazione di categoria nazionale Fedespedi, “è stata elaborata in ambito Cnel, approvata dall'assemblea generale, e depositata alla Camera ai sensi dell'art 99 della Costituzione che assegna al Cnel potestà di proposta legislativa”.

Il ‘treno’ del Pnrr ha consentito un’accelerazione dei tempi, dato che si tratta di “una delle priorità segnalate da Confetra e recepite nel contest Riforme del Pnrr Missione 3. Del resto in Italia le spedizioni sono regolate da articoli del Codice Civile in larga parte immutati dai tempi del Regio Decreto del 1942 che lo conteneva. Quindi si parla solo di trasporto su gomma, non esisteva all’epoca l’intermodale, non esisteva il Codice Doganale Europeo, non esistevano il Wto e tutte le convenzioni internazionali sul commercio che l’Italia non ha quindi mai recepito in 80 anni. È una proposta legislativa quindi tecnica, neutra dal punto di vista politico e degli interessi, ma che dota il nostro Paese di un ordinamento serio e contemporaneo in tema di regolazione del settore”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 23rd, 2021 at 9:50 pm and is filed under [Politica&Associazioni, Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.