

4 Aprile 2022

## Aggiornamento normativo Trasporti & Logistica

Il Recentemente, la disciplina italiana in materia di diritto dei trasporti è stata interessata da interventi normativi che ne hanno ridisegnato alcuni profili, destinati ad impattare nelle dinamiche negoziali lungo tutta la filiera della *supply chain*.

Qui di seguito un focus di aggiornamento, a cura del nostro team specializzato Trasporti & Logistica.

### A. Modifiche alla disciplina prevista in tema di contratti di autotrasporto merci

Con il Decreto Legge n. 21, del 21 marzo 2022 (*"Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina"*, di seguito **"Decreto"**), sono state introdotte alcune rilevanti innovazioni con riguardo alla disciplina applicabile ai contratti di autotrasporto di cose per conto di terzi.

La materia risulta disciplinata in ambito nazionale dal D.Lgs. 285/2005 (*"Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore"*), il cui art. 6, comma 3, individua gli "elementi essenziali"<sup>1</sup> che devono essere riportati nel contratto di autotrasporto affinché lo stesso possa essere considerato come stipulato in "forma scritta".

In passato, i rapporti regolati da contratti in forma scritta e quelli regolati da contratti verbali sono stati assoggettati a regimi normativi sensibilmente differenti, anche e soprattutto con riguardo alle condizioni di maggior rigore previste per i rapporti regolati da contratti verbali con riferimento alla applicabilità di tariffe minime obbligatorie (c.d. tariffe a forcina ai sensi della L. 298/1974 fino al 2006 e c.d. costi minimi ai sensi dell'art. 83-bis D.L. 112/2008 dal 2008 al 2014) in favore delle imprese vettoriali, nonché con riguardo all'applicabilità di più ampi termini di prescrizione per le azioni volte al recupero di crediti a titolo di integrazione tariffaria.

A seguito dell'evoluzione normativa consolidatasi negli anni<sup>2</sup>, le differenze tra la disciplina applicabile ai contratti in forma scritta e la disciplina applicabile ai contratti verbali si sono sensibilmente ridotte.

Viceversa, con il suddetto Decreto viene reintrodotta una rilevante diversificazione dei regimi normativi rispettivamente applicabili alle suddette fattispecie.

In particolare, l'elenco degli elementi essenziali del contratto in forma scritta è stato integrato, prevedendosi la necessaria indicazione di una clausola di *fuel surcharge* a beneficio del vettore: a tale riguardo, l'art. 6, comma 3, lett. d del D.Lgs. 286/2005 prevede ora che, affinché il contratto sia considerato in forma scritta, sia necessaria la pattuizione di una clausola di adeguamento del corrispettivo previsto in favore del vettore *"al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni*

<sup>1</sup> In particolare, tale norma prevede: *"Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono: a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore; b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi; c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso; d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento, nonché clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato; e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario; e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata"*.

<sup>2</sup> Da ultimo caratterizzata dall'abrogazione dei c.d. costi minimi di cui all'art. 83-bis D.L. 112/2008 a decorrere dal 1° gennaio 2015, ad opera del art. 1, comma 248, L. 23 dicembre 2014, n. 190.

*mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato".*

In assenza di tale pattuizione in tema di *fuel surcharge*, il contratto non verrà considerato avente forma scritta e ciò a prescindere dalle concrete modalità di stipulazione dello stesso.

Inoltre, con il Decreto è stato introdotto il nuovo comma 6-bis dell'art. 6 del D.Lgs. 286/2005, il quale prevede che il corrispettivo nei contratti conclusi in forma non scritta *"si determina in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto di terzi, pubblicati e aggiornati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili"*.

Attraverso tale previsione ed alla luce della chiara ratio ispiratrice delle innovazioni apportate, relativamente ai rapporti non regolati da contratti in forma scritta (ai fini del suddetto art. 6 D.Lgs. 286/2005) i suddetti "valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio" dovrebbero essere considerati vincolanti e non derogabili. Pertanto, qualora i corrispettivi effettivamente riconosciuti al vettore fossero inferiori ai suddetti valori, il vettore potrebbe avvalersi delle nuove disposizioni normative al fine di recuperare la differenza tariffaria, anche attraverso l'instaurazione di un contenzioso civile.

Alla luce di quanto sopra sinteticamente esposto, risulta opportuno eseguire una accurata valutazione in ordine all'impatto delle disposizioni di recente introduzione rispetto alla operatività delle realtà interessate ed anche in relazione alle eventuali modifiche che dovessero essere apportate in sede di conversione del Decreto. Quanto sopra, non solo con riguardo ai contratti di autotrasporto, sub-trasporto o spedizione, ma anche con riguardo ai contratti di appalto e/o di servizi logistici che, tra le varie attività, comprendano l'esecuzione di attività di autotrasporto merci.

## **B. Modifiche alla disciplina codicistica in tema di contratto di spedizione e di trasporto**

Con la legge di conversione del c.d. Decreto PNRR sono state approvate alcune rilevanti modifiche riguardanti la disciplina codicistica del contratto di spedizione e del contratto di trasporto.

In particolare, le suddette innovazioni sono state apportate mediante l'art. 30 bis del D.L. n.152/2021 (c.d. Decreto PNRR), introdotto con la legge di conversione L. 29.12.2021, n. 233, pubblicata su G.U. n. 310 del 31.12.2021.

Le principali innovazioni introdotte dalla suddetta riforma risultano caratterizzate dall'intento di perseguire obiettivi di semplificazione e razionalizzazione volti a rendere il quadro normativo più aderente alla realtà negoziale, talora risolvendo alcune criticità interpretative già ampiamente dibattute in sede giurisprudenziale.

In particolare, la riforma è intervenuta con riguardo ai profili di seguito indicati.

### **1. Articolo 1696 c.c. – Limitazione della responsabilità vettoriale**

La previgente disciplina dell'art. 1696 c.c. faceva esplicitamente riferimento ai soli limiti di responsabilità relativi al trasporto stradale sia in ambito nazionale che con riguardo al trasporto internazionale assoggettato alla Convenzione CMR.

Viceversa, nell'attuale versione dell'articolo, al comma 2 è stato aggiunto un richiamo espresso alle disposizioni in materia di limitazione della responsabilità vettoriale previste in relazione alle ulteriori modalità di trasporto (aereo, marittimo, fluviale e ferroviario) dalle rilevanti fonti normative di carattere nazionali e/o internazionale. Tale integrazione conferisce maggiore chiarezza alla norma, riducendo i margini di possibili incertezze interpretative.

Inoltre, al comma 3 della norma, è stata inserita una specifica disciplina applicabile al trasporto multimodale, prevedendosi limiti di responsabilità pari ad 1 euro/kg per i trasporti nazionali e pari a 3 euro/kg per i trasporti internazionali. Tali specifici limiti di responsabilità per il trasporto multimodale troveranno applicazione in via residuale, qualora non fosse possibile identificare la modalità del trasporto nella si è verificato il danno.

## **2. Articolo 1737 c.c. – Contratto di spedizione con rappresentanza diretta**

L'articolo in esame è stato integrato con la previsione della facoltà per il mandante di conferire allo spedizioniere un mandato con rappresentanza ai fini dello svolgimento dell'incarico. Pertanto, in tali ipotesi, si prevede espressamente che lo spedizioniere possa concludere i contratti di trasporto non solo per conto del mandante (secondo la fattispecie tipica della rappresentanza indiretta), ma anche in nome e per conto del mandante, ossia con rappresentanza diretta. Sul punto, si evidenzia come la sussistenza o meno dei poteri di rappresentanza risulti circostanza rilevante sotto molteplici profili, ivi inclusa la tematica dell'accertamento in ordine alla legittimazione passiva nell'ambito del diffuso contenzioso in tema di controstallie/demurrage.

Inoltre, al fine di allineare il testo della norma alla realtà negoziale, si prevede espressamente che il mandato conferito allo spedizioniere possa avere ad oggetto anche più di un contratto di trasporto, da stipularsi con uno o più vettori.

## **3. Articolo 1741 – Spedizioniere vettore**

La norma è stata integrata con il richiamo della disciplina di cui all'art. 1696 c.c.. Pertanto, qualora lo spedizioniere assuma su di sé anche l'obbligazione vettoriale, troveranno applicazione le previsioni in materia di limitazione della responsabilità vettoriale previste dalla versione novellata dell'art. 1696 c.c., con riguardo alle varie modalità di trasporto ed alle rilevanti fonti normative di carattere nazionale e/o internazionale.

## **4. Articolo 2761 – Natura privilegiata dei crediti del vettore e dello spedizioniere**

La norma è stata integrata recependo un rilevante indirizzo giurisprudenziale formatosi con riguardo all'ambito di estensione del privilegio sui beni mobili del debitore (committente/mandante) previsto a tutela dei crediti del vettore e dello spedizioniere. In particolare, con la novella è stato precisato che il suddetto privilegio è esercitabile anche su beni oggetto di un trasporto/spedizione diverso da quello per cui il credito è sorto, se i singoli trasporti/spedizioni costituiscono esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

Attraverso il recepimento di tale orientamento giurisprudenziale, si chiarisce un aspetto ampiamente dibattuto nell'ambito del contenzioso di settore, agevolando sensibilmente l'esercizio del diritto di ritenzione previsto in favore del vettore e dello spedizioniere in virtù del combinato disposto di cui agli art. 2756 e 2761 c.c..

Infine, attraverso l'introduzione del nuovo comma 5, il privilegio generale di cui all'art. 2752 c.c. viene esteso in favore del mandatario che abbia provveduto al pagamento dei diritti doganali per conto del mandante.

Tale norma risulta applicabile anche allo spedizioniere che abbia provveduto al pagamento in via anticipata dei diritti doganali per conto del proprio mandante: pertanto, in tali ipotesi viene fornito allo spedizioniere un sostanziale strumento di tutela generale delle proprie posizioni creditorie, che prescinde da ogni relazione con i beni mobili del debitore detenuti ai fini dell'esecuzione del mandato di spedizione.

Alla luce di quanto sopra sinteticamente esposto, risulta opportuno eseguire una accurata valutazione in ordine all'impatto delle disposizioni di recente introduzione rispetto alla operatività delle realtà interessate ed alla relativa contrattualistica.

Il presente documento viene consegnato esclusivamente per fini divulgativi. Esso non costituisce riferimento alcuno per contratti e/o impegni di qualsiasi natura.

**Per ogni ulteriore chiarimento o approfondimento Vi preghiamo di contattare:**

**Rosario Zaccà**  
**Partner**

Corporate/M&A  
Milano  
+39 02 763741  
rzaccà@gop.it

**Federico Dettori**  
**Partner**

Corporate/M&A  
Bologna  
+39 051 6443611  
fdettori@gop.it

**Barbara Michini**  
**Senior Associate**  
Diritto della Navigazione e  
dei Trasporti  
Bologna  
+39 051 6443611  
bmichini@gop.it

**Alessandro Vacca**  
**Associate**  
Diritto della Navigazione e  
dei Trasporti  
Bologna  
+39 051 6443611  
avacca@gop.it



**INFORMATIVA EX ART. 13 del Reg. UE 2016/679 - Codice in materia di protezione dei dati personali**

I dati personali oggetto di trattamento da parte dallo studio legale Gianni & Origoni (lo "Studio") sono quelli liberamente forniti nel corso di rapporti professionali o di incontri, eventi, workshop e simili, e vengono trattati anche per finalità informative e divulgative. La presente newsletter è inviata esclusivamente a soggetti che hanno manifestato il loro interesse a ricevere informazioni sulle attività dello Studio. Se Le fosse stata inviata per errore, ovvero avesse mutato opinione, può opporsi all'invio di ulteriori comunicazioni inviando una e-mail all'indirizzo: [relazioniesterne@gop.it](mailto:relazioniesterne@gop.it). Titolare del trattamento è lo studio Gianni & Origoni, con sede amministrativa in Roma, Via delle Quattro Fontane 20.