



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Reagire subito

Il “dopoguerra” della Logistica rischia di minare l'intera economia nazionale





In discussione i fondamentali delle modalità dei trasporti



di Guido Nicolini Presidente di Confetra

In queste settimane tanto concitate, fatte di preoccupazione per gli aspetti sanitari connessi all'emergenza coronavirus e alle ricadute economiche, ai tanti che mi chiedono cosa mi preoccupa maggiormente, rispondo che mi allarma il fatto che si stanno mettendo in discussione i fondamentali che regolano ciascuna delle diverse modalità del settore dei trasporti e della logistica. Anche se questa sorta di incubo in cui siamo precipitati dovesse, come ci auguriamo, finire presto, ci troveremo comunque a subire un colpo durissimo o, nella migliore delle ipotesi, un grave rallentamento della produzione e del commercio internazionale con conseguenze oltremodo negative sul trasporto che ci accompagneranno per parecchio tempo. Molto, se non tutto, dipenderà da come e in quanto tempo riusciranno i due colossi mondiali, Usa e Cina, a tirarsi fuori dall'attuale crisi globale. Noi stiamo nel mezzo.

Per affrontare questa situazione chiediamo al Governo di ascoltarci, memori del fatto che dalla collaborazione, come quella con il Mit, sono venute soluzioni ai problemi. Penso alla riapertura dei magazzini delle aziende non in produzione, decisione strategica per non bloccare tutti gli hub logistici, oltre che danneggiare le aziende. Anzitutto occorre assicurare alle imprese una liquidità immediata, cosa che, malgrado i proclami, non si sta attuando o non sta avvenendo nel modo auspicato a causa dell'eccessiva lentezza delle procedure. Ciò è insostenibile poiché molte imprese, specialmente quelle piccole o piccolissime, sono allo stremo e non ce la faranno. Al Governo, quindi, oltre



che un decisivo superamento della burocrazia che incancrenisce il sistema, domandiamo con forza di ridurre significativamente il cuneo fiscale e i costi del lavoro.

Al sistema produttivo le risorse servono subito; sappiamo che le istruttorie relative ai prestiti - perché di questo si tratta, si badi bene, non di erogazioni a fondo perduto - possono durare anche due o tre mesi, ma, nella situazione attuale, ciò è improponibile o si rischia davvero un'ecatombe sociale. Ai primi di aprile abbiamo sottoscritto un protocollo con l'Associazione bancaria italiana per ottenere un'an-

tipicizzazione della cassa integrazione guadagni e abbiamo in corso una trattativa con la cassa depositi e prestiti riguardante i ritardati pagamenti, infine abbiamo stipulato un accordo con il Mediocredito centrale, ma oggi quel che più conta è agire il più in fretta possibile, sperando che sia sufficiente. Al Governo chiediamo anche di istituire un fondo nazionale finalizzato ad anticipare i crediti non riscossi vantati dalle imprese.

Sicuramente la pandemia ci ha messo di fronte a scelte non più rinviabili: digitalizzazione, taglio della burocrazia, nuove forme di lavoro non sono più rinviabili, immediate scelte infratrutturali. Penso ai porti. Per la ripresa, piuttosto che concentrarsi su nuove grandi opere nei porti italiani, bisognerebbe completare o realizzare tutti quegli interventi che sono già programmati e finanziati da anni. Questo sarebbe un punto di svolta fondamentale, a cominciare da tutti i raccordi e i collegamenti ferroviari e stradali di ultimo miglio.



Cura Italia, risposte incisive ma serve liquidità alle aziende

Circa 300mila posti di lavoro a rischio. È il conto salato che il comparto della logistica pagherà all'emergenza seguita alla pandemia da Coronavirus. Sono le previsioni messe a punto dal Centro studi di Confetra. «Le stime si basano su un calo del 20% di volumi e fatturati delle aziende, ma ad aprile abbiamo toccato il -40% rispetto all'anno scorso» conferma Ivano Russo, direttore di Confetra. «Significa che perderemo 90 milioni di tonnellate di merci trasportate e quasi 17 miliardi di fatturato».

Ci sono settori che ne risentiranno più di altri?

Ovviamente il calo non è omogeneo per tutta la filiera. Registriamo il 20-25% nei porti, il 60% nel cargo aereo, il 30% nel ferroviario, il 40% nelle spedizioni, 70% per i corrieri b2b e siamo oltre il 50% per l'autotrasporto. Sono cifre che tengono conto anche di un eventuale rimbalzo dovuto alla ripartenza ma che rimangono, ovviamente al netto della politica.

Il cargo aereo sembra però uno degli anelli della filiera logistica a essere maggiormente colpito.

«Sicuramente. Con i voli a terra, i noli per quel poco di offerta rimasta sono schizzati in alto».

A questo punto è decisivo il decreto che prima si chiamava Aprile, ora Maggio, con misure per trasporti e logistica. E' così?

«Il governo, fino al decreto Cura Italia ha dato risposte incisive. Tutta la logistica è stata inserita nel provvedimento, come una delle 16 filiere produttive più colpite, e ciò ha portato importanti benefici: ammortizzatori in deroga, sospensione dei versamenti fiscali e contributivi, differito doga doganale. Tutti i nostri codici Ateco sono rimasti aperti, abbiamo ottenuto la ripresa dei voli full cargo con la Cina ed anche l'apertura dei magazzini delle imprese produttrici. La ministra Paola De Micheli si è spesa per il settore».

Il giudizio non è così positivo se si parla del DL Liquidità.

«Non funziona. Meno dell'1% delle imprese ha fatto doman-



Ivano Russo

da di prestiti. Parliamo di 45 mila aziende per la tranche sino a 25 mila euro, altre 20 mila per gli importi superiori.

Circa 65 mila domande su 5 milioni di aziende italiane. Le imprese non vogliono e non possono indebitarsi ulteriormente con le banche, i tassi si negoziano caso per caso, i soldi non arriveranno prima di luglio. Ad oggi gli importi erogati sono a zero. Non è così che si affronta un'emergenza. Ora il pericolo è che vengano messi in campo altri provvedimenti inefficaci».

Con il Mit, Confetra ha un dialogo positivo. Non sembra così con la presidenza del Consiglio e il ministero dell'Economia. Cosa vi aspettate?

«Sui canoni demaniali dei terminal operator abbiamo chiesto al Mit che la misura venga tarata in rapporto ai volumi e ai

fatturati effettivamente persi. Ai ministri dico che non si possono ripetere gli errori del passato: gli 8 miliardi di euro per indennizzi a fondo perduto alle imprese fino a 10 dipendenti, sarebbero vissuti come una provocazione. Quella cifra, divisa per 1,6 milioni di imprese, dà come risultato 5 mila euro a impresa. Noi calcoliamo che ogni singola impresa perderà quest'anno in media oltre 200 mila euro di fatturato».

Cosa chiede, invece, Confetra?

«La nostra contro proposta prevede che quei soldi vengano destinati ad un taglio del 20/25% del cuneo fiscale per tutto il 2020, per gli 8 milioni di lavoratori che non hanno fatto lockdown. Le imprese logistiche, come altre, non si sono fermate e quindi non hanno potuto neanche accedere agli ammortizzatori sociali. Serve un sostegno pubblico per mantenere i livelli occupazionali. Seconda proposta: dei 12 miliardi destinati ai pagamenti delle pubbliche amministrazioni, almeno la metà chiediamo venga dirottata per l'anticipo delle fatture tra privati.

E' diventato molto difficile per le imprese farsi pagare. Con questa mossa si darebbe ossigeno, soprattutto alle imprese dell'autotrasporto. Non chiediamo di aumentare la dotazione finanziaria del provvedimento oltre i 55 miliardi, ma di utilizzarli per fare cose davvero utili alle imprese».



Reagire subito

Il “dopoguerra” della Logistica rischia di minare l'intera economia nazionale

Interventi ed azioni urgenti in grado di dare una “spallata” ai numeri da *dopoguerra* registrati per il settore della logistica e del trasporto merci. L'emergenza seguita alla pandemia da Covid-19 ha colpito il cluster che garantisce la connettività al Paese. Ma ne ha messo in evidenza anche un ruolo strategico non pienamente riconosciuto nella percezione generale. Una funzione generale che potrà contribuire al rilancio del sistema solo se adeguatamente supportata. Le proposte di Confetra al Governo si articolano su due versanti. Da una parte interventi che necessitano di disponibilità di liquidità, investimenti diretti e speditezza amministrativa: a partire dalla realizzazione di tutte le opere infrastrutturali programmate relative al completamento – nel nostro Paese – delle reti TEN-T per corridoi, adduzioni, nodi *core* e *comprehensive*. Dall'altro misure che non necessitano di copertura economica, trattandosi nella sostanza di innovazioni e semplificazioni normative e procedurali che l'industria logistica invoca da anni.

Il contesto

Il cluster logistico-trasportistico italiano ha confermato nel periodo più intenso dell'emergenza la sua centralità: quasi 100 mila imprese, 1,5 milioni di addetti, 85 miliardi di fatturato nel 2019 a comporre il 9% del PIL nazionale. “L'architettura connettiva e l'ingegneria organizzativa del sistema economico nazionale: terminalisti portuali, interporti, operatori ferroviari merci, autotrasportatori, magazzini logistici, centri di distribuzione, corrieri, operatori postali, spedizionieri, doganalisti, operatori del cargo aereo, handlers. Una lunghissima e complessa catena di imprese e professionalità, tutte interrelate tra loro, che ogni giorno ha garantito e garantisce

consumi, distribuzione, approvvigionamento, import, export. Ciò tanto ai consumatori finali, cittadini e famiglie, quanto alle aziende produttrici di ogni comparto, dalla siderurgia all'agricoltura”. Un sistema complesso che ha subito contraccolpi tragici. In particolar modo, considerando la natura delle attività che si basano su **fluidità operativa** e **volumi da trasportare**. Il duplice effetto delle limitazioni fisiche imposte dalle misure di contenimento e della chiusura delle attività produttive si è rivelato drammatico. “A costi fissi ovviamente immutati per le aziende (costo del lavoro, gestione delle flotte di vettori, affitto e gestione dei magazzini, software, oneri amministrativi) sono corrisposti invece riduzioni dei volumi fino al 70%, a seconda degli specifici segmenti”.

Le previsioni

E la situazione potrebbe peggiorare oltremodo. “Gli effetti del lockdown, prima solo nel commercio poi anche produttivo-industriale, produrrà i suoi insostenibili effetti economici nelle prossime 6/8 settimane. Secondo il nostro Centro Studi, si registrerà una contrazione ulteriore tra il 40 ed il 60% dei volumi residui movimentati, ad aprile e poi a maggio, rispetto al mese di marzo (molto dipenderà da eventuali proroghe delle misure stesse di lockdown, ndr)”. Paradossalmente a preoccupare sono le analisi di scenario di medio periodo, le stesse che hanno indotto Istat e Corte dei Conti, nelle Relazioni di accompagnamento al DL Cura Italia, a parlare di “economia da dopoguerra”. “ChinaDesk, sulla base delle proiezioni OCSE che stimano la contrazione del PIL mondiale del -1,5% (la crisi del 2009 portò alla contrazione del -1,4%), esegue un'analisi degli impatti sugli scambi commerciali e sul saldo della bilancia dei pagamenti in Italia nel 2020. Viene preso il 2009 (Grande Recessione e pandemia H1N1 Suina)



a riferimento. Si stima, così, **una contrazione degli scambi nel 2020 tra Italia e resto del mondo di 149,1 miliardi di Euro (-18%)** così ripartiti: beni di consumo (-80,6 miliardi), beni industriali (-32,4 miliardi) e beni consumo/industriali (-36,1 miliardi). Il Cerved, lavorando su due diversi scenari (crisi conclusa a maggio o a dicembre 2020) prevede, per il nostro Settore, su base annuale, una riduzione del fatturato attestata in una forbice tra il 18 ed il 30%. I primi studi indicano comunque una tendenza: **“la crisi per il nostro Settore varrà mediamente almeno il 20% di volumi e fatturati e di conseguenza di lavoro e occupazione”**. In termini numerici: **circa 95 milioni di tonnellate di merci in meno, che valgono 17 miliardi di fatturato e 320 mila posti di lavoro.**

Il cambio di registro

Confermando la bontà delle iniziative prese dal Governo nell'offrire le prime risposte (differimenti di oneri ed imposte a 30 o 60 giorni) è però necessario correre ai ripari e il sistema confederale propone all'Esecutivo e al Parlamento un suo piano di azione settoriale. “Ciò anche alla luce della presa d'atto formale contenuta nell'articolo 61 del DL *Cura Italia* e relativa al riconoscimento del Settore trasporto merci e logistica (lettera n articolo 61) come una delle filiere produttive più colpite dagli effetti della crisi”.

Il piano

Interventi per la riduzione del costo del lavoro

La logistica è il settore *labour intensive* per eccellenza ed il costo del lavoro è l'elemento incompressibile di maggior

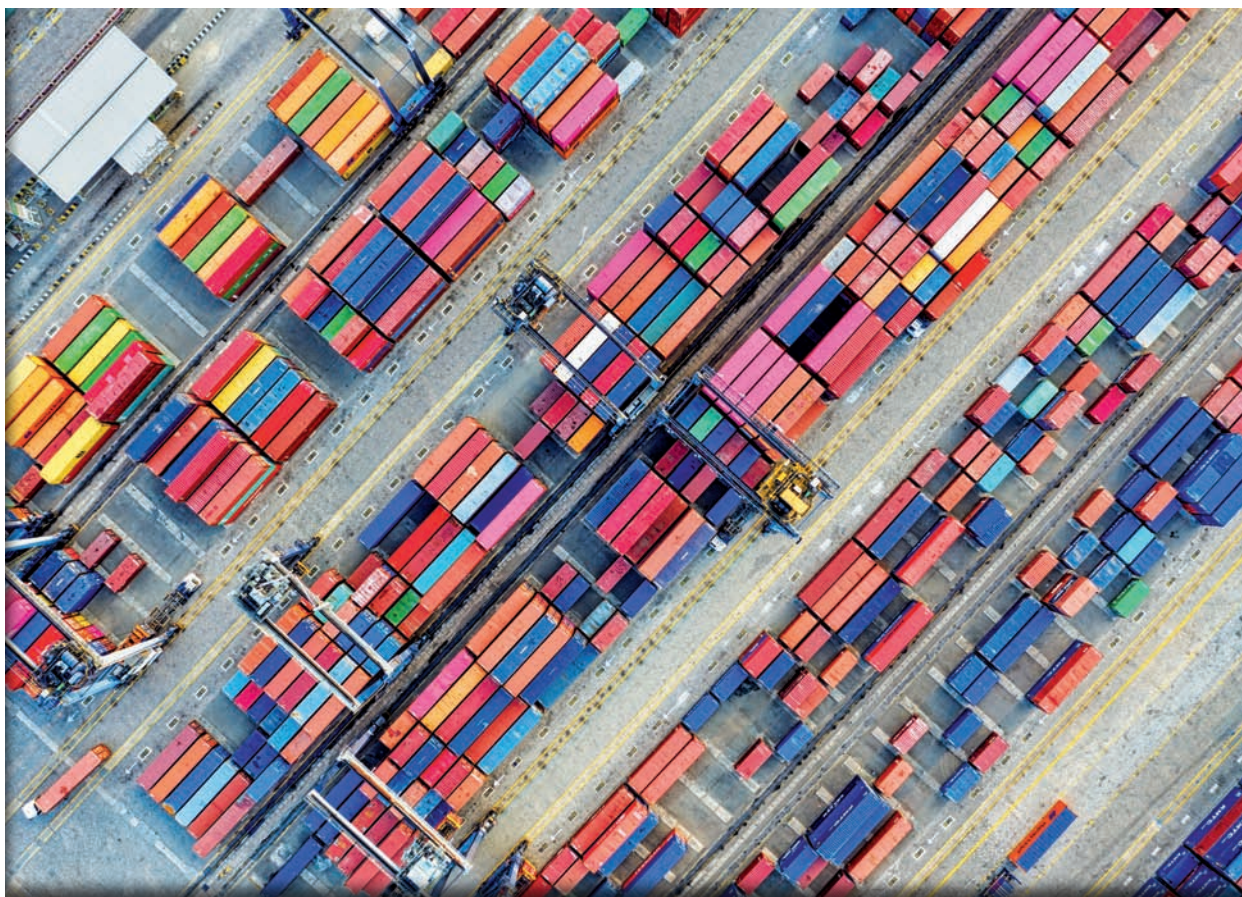
impatto sui bilanci aziendali. “Una riduzione di tale costo consentirebbe alle imprese anzitutto di sopravvivere e auspicabilmente di destinare almeno parte di tali risparmi agli investimenti, in particolare quelli in innovazione tecnologica. L'emergenza Covid-19 ha reso non più rinviabile tale misura”. Si chiede, pertanto, di prevedere sgravi contributivi per le imprese che post emergenza mantengono sostanzialmente inalterati i livelli occupazionali precedenti. L'intervento per un abbassamento del 40% del costo del lavoro necessita di una copertura stimabile tra i 6 e i 7 miliardi di euro, considerando una platea di beneficiari di circa 90 mila imprese, circa 900 mila dipendenti e una retribuzione annua media (RAL) di 30 mila euro. “E' inoltre indispensabile prevedere una moratoria dei CCNL in scadenza nel periodo della emergenza Covid-19”. Misura, peraltro, senza costi per lo Stato. Gli strumenti proposti:

Bonus contributivo per le aziende di logistica, spedizione, trasporto

“Alle imprese del Settore logistica, spedizione, trasporto che, pur colpiti dall'emergenza Coronavirus, mantengono fino al 31 dicembre 2021 almeno l'80% dei livelli occupazionali in forza alla data dell'1 febbraio 2020, intendendo per tali i lavoratori non in prova a tempo indeterminato ed esclusi gli apprendisti, è riconosciuto per lo stesso periodo di cui sopra l'esonero dal versamento del 40 per cento dei contributi previdenziali per la copertura IVS a carico degli stessi. Resta ferma l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche”.

Moratoria CCNL in scadenza

“In considerazione delle ripercussioni economiche provocate dall'emergenza Coronavirus, è prorogata fino al 31 dicembre 2020 la vigenza dei contratti collettivi nazionali di



lavoro di tutti i settori economici in corso di rinnovo alla data di entrata in vigore della presente disposizione".

Liquidità

L'emergenza Covid-19 ha creato una crisi di liquidità finanziaria di proporzioni inimmaginabili: "già ad oggi oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni". "Se non aiutata la gran parte delle aziende rischia il fallimento: i tempi di incasso delle fatture, oggi, mediamente sugli 80 giorni, non sono più sostenibili". Da qui la richiesta di attivazione di un intervento straordinario di Cassa Depositi e Prestiti per anticipo incasso di quota parte delle fatture emesse, direttamente o attraverso gli istituti bancari. Per la copertura della misura si stima un fabbisogno di 1,2 miliardi di euro, in parte intesi come fondo di rotazione, in parte a copertura di oneri e interessi. Inoltre si propone la creazione di un Fondo per ristorare il settore per la diminuzione di fatturato. "Si chiede inoltre di sopprimere per il 2020 l'aumento annuale su base triennale dell'aliquota Ires per i concessionari. Che si tratti di aeroporti, autostrade, porti, interporti o infrastrutture ferroviarie, il pesante tracollo di volumi movimentati e trasportati per tutto l'anno in corso, rende oggi insostenibile questa previsione introdotta con l'ultima Legge di Stabilità".

Anticipazione su fattura

1. "Le imprese che svolgono attività di autotrasporto merci conto terzi, spedizione internazionale, corriere, doganalista, magazzino generale, operatore postale, terminalisti, possono presentare a Cassa Depositi e Prestiti per il tramite degli istituti bancari richiesta di anticipazione sulle fatture emesse nel periodo dall'1 febbraio 2020 al 30 settembre 2020 pari al 50

per cento dell'imponibile, senza oneri né interessi. L'anticipazione è restituita a Cassa Depositi e Prestiti nel termine di 12 mesi con oneri a carico dello Stato".

2. "Con Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze da emanarsi entro 15 giorni dall'entrata in vigore della disposizione di cui al comma 1 sono stabilite le relative modalità di attuazione".

Fondo per la logistica

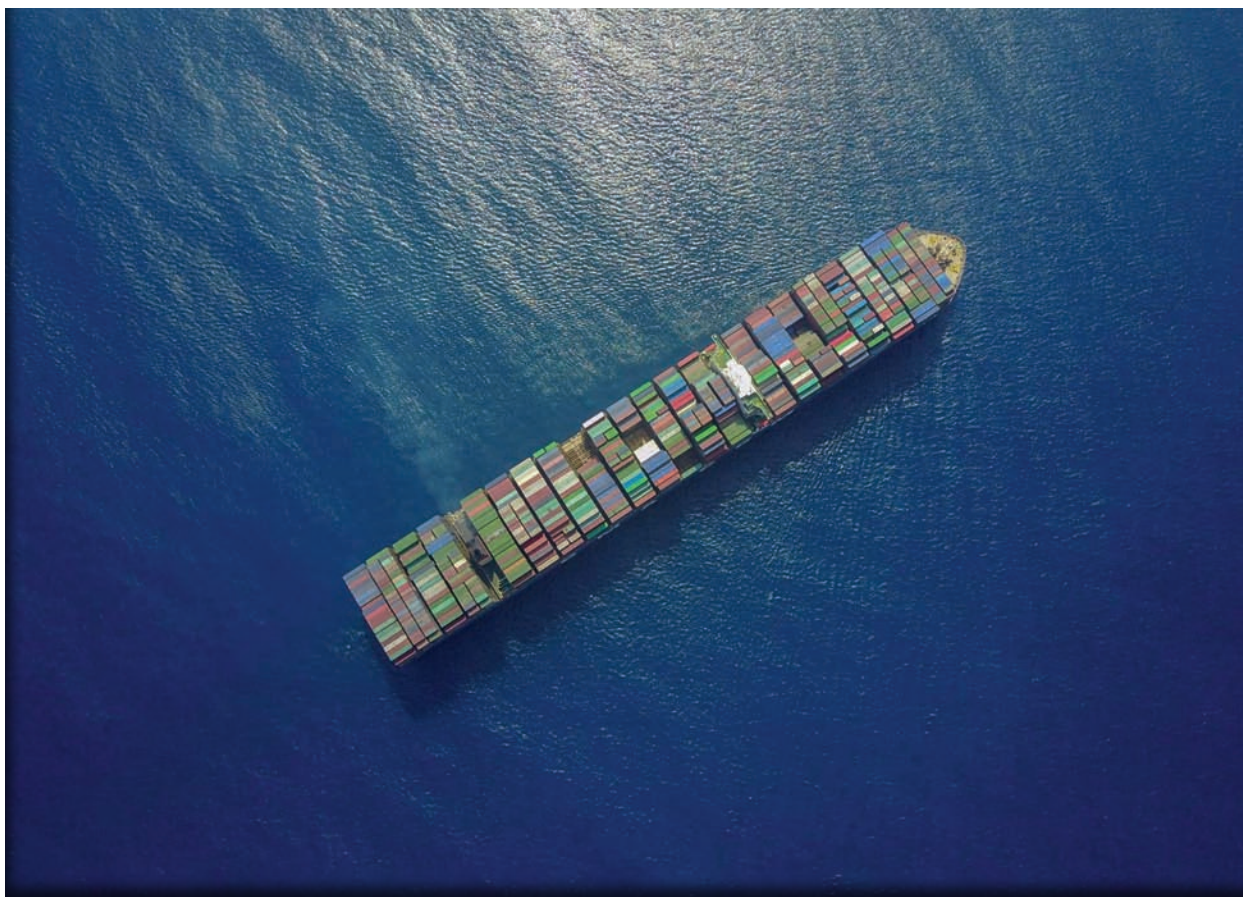
"Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è istituito un Fondo per ristorare le aziende di trasporto spedizione e logistica che nel periodo dell'emergenza Covid-19, seppure rimaste in attività al fine di garantire il trasporto delle merci di cui all'allegato 1 del DM 25.3.2020, possano dimostrare una riduzione dei ricavi rispetto al medesimo periodo del 2019".

Soppressione per il 2020 dell'aumento Ires per i concessionari

"L'aumento Ires in capo ai concessionari di demanio pubblico, di cui all'articolo 1 comma 716 della Legge 27 4/2020 n.160, è soppresso per l'annualità in corso".

Semplificazione

Confetra ha già mappato in collaborazione con il CNEL gli interventi che interessano la logistica. "È stato calcolato che il peso della burocrazia sul Settore comporta un aggravio di oneri stimabili in 30 miliardi annui". Si chiede di intervenire, dunque, con una prima serie di interventi che non comportano oneri a carico dello Stato, ma contribuiscono, in particolare nella fase post emergenza a far ripartire il complesso delle attività. Alla base della proposta i cinque punti già approvati



dall'assemblea generale del CNEL, inviate dalla Presidenza del Centro alle Camere e già incardinate ed in parte discusse nelle Commissioni competenti. "Accelerare la loro trasformazione in leggi colmerebbe buona parte degli oneri burocratici che gravano sulle imprese".

Razionalizzazione degli avvisi nave che i comandanti devono inviare alle varie P.A. del porto

"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»".

Competenza del Giudice di Pace nelle controversie sul CdS delle imprese di autotrasporto

"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 com-

merciali 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»".

Armonizzazione degli orari di apertura delle P.A. partecipanti alla fase di sdoganamento

"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»".

Delega per il riordino dell'attività di regolazione nel settore trasporti e logistica

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 am-



biti 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 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 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 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 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, qualo-

ra 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".

Aggiornamento delle disposizioni del Codice Civile concernenti l'attività di spedizione merci

"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) Fermare stando 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) 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 esse-

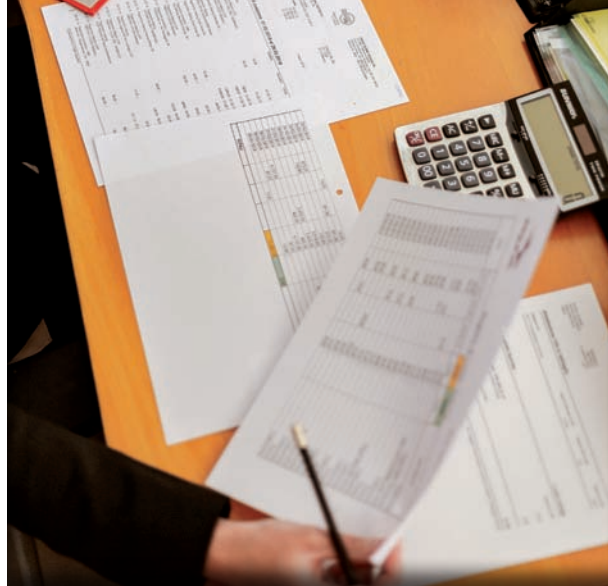
re superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei 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.

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. 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



Interventi per accelerare la digitalizzazione nel settore

cui all'art. 2752".

Questione fondamentale per l'operatività del sistema Paese, la digitalizzazione e l'utilizzo delle tecnologie digitali hanno dimostrato il loro valore strategico anche durante l'emergenza. "Appare utile cogliere tale opportunità, certamente eccezionale, per recuperare il tempo perduto e procedere speditamente nella digitalizzazione di tutta una serie di documenti e processi, sia nei rapporti tra operatori e PA che tra operatori stessi". Le richieste: immediato avvio dello Sportello Unico Amministrativo (SUA) e dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDOCO) introdotti con il D.Lgvo n.169/2016. "Quest'ultimo consente l'interoperabilità dei sistemi di tutte le PA coinvolte nelle procedure di sdoganamento, con ottimizzazione dei tempi e conseguente riduzione degli oneri a carico delle imprese. Il DPCM per l'avvio del SUDOCO è pronto da anni, ma inspiegabilmente fermo per non meglio precisate verifiche ancora in corso. Va immediatamente emanato e messo in atto".

Digitalizzazione dei documenti e

dei processi che impattano sul Settore della logistica

"In deroga alle disposizioni normative vigenti o agli usi commerciali di piazza, tutte le certificazioni di qualunque natura destinate a pubbliche amministrazioni o privati, i documenti di trasporto, i nulla osta, i titoli di credito ed ogni documento necessario ad assistere le operazioni di importazione ed esportazione di merce, verranno inviati nel solo formato digitale. Laddove il documento cartaceo fosse richiesto in originale, il documento potrà essere sostituito da idonee forme digitali di autenticazione".

Modifiche analisi di rischio doganale

"In costanza di emergenza Covid-19, fatte salve specifiche esigenze investigative per antidroga, antiterrorismo, traffico d'armi e per allerta sanitaria, a tutte le merci viene riconosciuta una temporanea riduzione delle percentuali di controllo fisico in importazione e in esportazione atte a garantire la massima fluidità operativa nella fase di sdoganamento".



Confetra: “Patto per l’export” con Ministero degli Affari Esteri

Confetra ha partecipato al tavolo tematico su infrastrutture e logistica organizzato dal Ministero degli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale per la promozione del Made in Italy. La riunione, presieduta dal Sottosegretario agli Esteri Manlio Di Stefano, rientra nell’ambito del confronto aperto dal dicastero per la definizione di una strategia comune per i prossimi provvedimenti legislativi con l’obiettivo di un “Patto per l’export”. Il coordinatore della commissione confederale per l’internazionalizzazione, Roberto Alberti, ha rappresentato le prime proposte di Confetra per sostenere il settore e le imprese logistiche affinché possano essere davvero le gambe del Made in Italy nel mondo, a cominciare dalle priorità indicate nel documento “Reagire Subito”.



Manlio Di Stefano

Tra gli altri suggerimenti, è stata evidenziata la necessità di un collegamento ferroviario diretto con la Cina, la cui mancanza subordina le merci italiane che viaggiano su ferro agli hubs europei e in particolar modo tedeschi e polacchi. Da qui la proposta di un set up ferroviario governato dal sistema Paese Italia attraverso la linea diretta da Milano/Melzo, ad oggi l’hub più attrezzato per sostenere l’iniziativa. Il servizio, attraverso un soggetto coordinatore, dovrebbe prevedere accordi con rail operators/hub intermodali, incentivi statali utili a rendere competitiva l’offerta sia in termini prezzo che di transito “costituirebbe uno strumento strategico per il nostro export verso molteplici destinazioni orientali e non solo la Cina, anche grazie alle free trade zones che trasformano le destinazioni cinesi in punti di transito ed interscambio da e per i Paesi del Sud Est Asiatico e dell’Australasia”. La soluzione, tra l’altro, renderebbe il “made in Italy” anche più green considerando che la produzione italiana viaggia per la maggior parte via aerea (veloce, ma con impatto economico e di emissioni CO2) o via mare (sempre più lenta, con impatto ambientale/tempistiche di transito/congestionamento nei porti/emissioni CO2). “L’iniziativa dovrebbe essere sostenuta da azioni di promozione e di marketing tali da consentire il raggiungimento e il mantenimento di una massa critica di merce da destinare a questa modalità”. Spazio anche alla

criticità rappresentata dalla modalità di vendita all’export che nel nostro Paese si concentra prevalentemente nell’ex work. “Delegando questa fase importantissima al compratore estero – sottolinea Confetra – non ci si sottrae dalle stesse responsabilità doganali, fiscali e spesso neanche ai rischi legati al credito, che si avrebbero vendendo, ad esempio, a condizioni C&F”. Anzi, il ricorso all’ex-work fa perdere ricchezza alle imprese di logistica nazionali oltre a delegare ad altri scelte strategiche nella costruzione di un sistema logistico funzionale agli interessi del Paese. Il suggerimento di Confetra è una “comunicazione mirata alle imprese per promuovere il valore della gestione della fase logistica come parte integrata nel processo produttivo”. Argomento

che introduce la questione “dell’oligopolio che si sta creando nella logistica mondiale, spesso sostenuto da Stati che sono dietro a grandi compagnie di navigazione o gruppi finanziari e alle loro politiche di espansione”. Due le conseguenze per un fenomeno non affrontato con la giusta sensibilità: “l’indebolimento, o peggio, di gran parte degli operatori della logistica italiana, creando invece ricchezza a favore di soggetti stranieri; la possibilità per questi gruppi, attraverso scelte logistiche e tariffe mirate, di influenzare il commercio delle merci (quindi anche del nostro export) per favorire strategie commerciali di altri Paesi”. Confetra ha evidenziato più volte il pericolo insieme a quasi tutti gli stakeholder della logistica europea ma questo non è servito a evitare la decisione della DG Competition di Bruxelles, il 24 marzo scorso, di prorogare di altri 4 anni l’esenzione delle più grandi compagnie marittime del mondo dagli obblighi antitrust (BER - Block Exemption Regulation). Il suggerimento avanzato dalla Confederazione “è che l’argomento entri nell’agenda del Governo e siano valutate strategie e contromisure a difesa della logistica ‘italiana’. A tal proposito il Sottosegretario Di Stefano ha parlato di un’ipotesi di piattaforma commerciale nazionale a sostegno dell’export delle aziende italiane. Infatti, questo è uno dei tanti casi in cui c’è bisogno del sostegno di una logistica italiana forte e organizzata”.

CONFETRA nasce il 13 aprile 1946 con un gruppo di imprenditori del trasporto e della spedizione. Oggi **CONFETRA** associa **20 FEDERAZIONI NAZIONALI, 47 ASSOCIAZIONI PROVINCIALI** con **13 SEDI REGIONALI, 11 CONFETRA REGIONALI** e il **COORDINAMENTO MEZZOGIORNO** che rappresentano l'intera filiera logistica. Complessivamente fanno capo a **CONFETRA** decine di migliaia di imprese con oltre 500mila addetti.

20 Federazioni Nazionali

FEDESPEDI Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali
FEDIT Federazione Italiana Trasportatori
ASSOLOGISTICA Associazione Italiana Imprese di Logistica, Magazzini Generali e Frigoriferi, Terminalisti Portuali, Interportuali ed Aeroportuali
AITE Associazione Italiana Trasporti Eccezionali
AITI Associazione Imprese Traslocatori Italiani
ANAMA Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree
ANASPED Federazione Nazionale Spedizionieri Doganali
ANTEP Associazione Nazionale Terminalisti Portuali
ASSITERMINAL Associazione Italiana Terminalisti Portuali
ASSOCAD Associazione Nazionale Centri di Assistenza Doganale
ASSOESPRESSI Associazione Nazionale Corrieri Espressi
ASSOFERR Associazione Operatori Ferroviari ed Intermodali
ASSOHANDLERS Associazione Nazionale Operatori Servizi Aeroportuali di Handling
ASSOPOSTALE Associazione degli Operatori Postali Privati
FEDERAGENTI Federazione Nazionale Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi
FERCARGO Associazione delle Imprese Ferroviarie nel Trasporto Merci
FISI Federazione Italiana Spedizionieri Industriali
IFA Imprese Fumigatrici Associate
TRASPORTOUNITO-FIAP Associazione Nazionale Autotrasportatori Professionali
UIR Unione Interporti Riuniti

CONFETRA svolge il suo ruolo istituzionale in numerosi organismi pubblici

È PRESENTE

direttamente o per il tramite delle Federazioni aderenti nei principali organismi pubblici tra cui il **CNEL**, l'**Albo autotrasportatori**, l'**Albo gestori rifiuti**, il **Comitato sulla legislazione del lavoro**, il **Comitato per la programmazione dei fondi strutturali europei**, la **Commissione di esperti sugli indici intettici di affidabilità fiscale**, il **Partenariato della risorsa mare**, il **Partenariato della logistica e dei trasporti**.

CONFETRA ha la propria rete di organismi di assistenza sanitaria, previdenza complementare e formazione continua

È SOCIO FONDATORE DI

Fasdac - Fondo assistenza sanitaria dirigenti aziende commerciali di trasporto e spedizione
Fondo Mario Negri - Fondo di previdenza per i dirigenti di aziende commerciali di spedizione e di trasporto
Forte - Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua del terziario
Fondir - Fondo paritetico interprofessionale nazionale per la formazione continua dei dirigenti del terziario
Previlog (ora **PRIAMO**) - Fondo pensione nazionale di previdenza complementare per i lavoratori della logistica
Ebilog - Ente bilaterale nazionale per il settore logistica, trasporto merci e spedizione
Sanilog - Fondo di assistenza sanitaria integrativa per il personale dipendente del settore logistica, trasporto merci e spedizione

CONFETRA ha una rappresentanza estesa a livello internazionale

ADERISCE

direttamente o per il tramite delle proprie Federazioni, a numerosi organismi di rappresentanza internazionale tra cui
CLECAT - Comité de Liaison Européen des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport
CONFIAD - Pan European Network - Confédération des Agents en Douane
ECASBA - European Community Association of Ship Brokers and Agents
ECSLA - European Cold Storage and Logistics Association
ERFA - European Rail Freight Association
ESTA - European Association of Abnormal Road Transport and Mobile Cranes
FEDEMAC - Federation of European Movers Association
FEPORT - Federation of European Private Port Operators
FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
FIDI - Fédération Internationale des Déménageurs Internationaux
FONASBA - The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
IFWLA - International Federation of Warehousing and Logistics Associations
IRU - International Road Transport Union
UIP - Union Internationale des Wagons Privés
VPI - Verband der Güterwagenhalter in Deutschland E. V.

adv Paola Martino

CONFETRA – CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA



Via Panama, 62 – 00198 Roma
Tel. 06 8559151 – Fax 06 8415576
confetra@confetra.com



Focus realizzato da Gam Editori Srl

Direttore responsabile
Maurizio De Cesare
Direttore editoriale
Antonio De Cesare

Testi a cura di
Giovanni Grande
Progetto e realizzazione grafica
Paola Martino

Redazione: redazione@portoeinterporto.it