

LexTrasporti



Direttore Responsabile ed Editore: Luca Florenzano Vicedirettrici: Cecilia Vernetti e Daniela D'Alauro Comitato Scientifico: Giorgio Berlingieri, Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Vittorio Porzio, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci. Responsabile coordinamento redazione: Daniela D'Alauro Comitato di redazione: Daniela Aresu, Serena Giovidelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Martina Iguera Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 (Genova) email: info@lextrasporti.com - Registrata presso il Tribunale di Genova



ISSN 2284-4627

Contratti di trasporto ai tempi del COVID-19



avv. Simona Coppola
Studio Legale Garbamaro
simonacoppola@garbamar.it

È del 30 Gennaio 2020 la dichiarazione dell'Organizzazione Mondiale per la Sanità che evidenziava come il diffondersi del Coronavirus rappresentasse una emergenza sanitaria internazionale. Il 5 Gennaio 2020 la prima circolare del Ministero della Sanità Italiana rilevava il diffondersi di una "polmonite da eziologia sconosciuta". In data 11 marzo 2020 l'Organizzazione Mondiale della Sanità dichiarava il Covid-19 "condizione pandemica". Una situazione di questo tipo, oltre alle conseguenze di carattere sanitario ed alle restrizioni di libertà personale che tutti noi abbiamo dovuto affrontare, ha certamente un impatto considerevole e non trascurabile sui rapporti commerciali, sulla circolazione di persone e di merci e sui contratti di trasporto. Le prime notizie in merito al dirottamento di navi a causa delle misure adottate in Cina per il contenimento del Coronavirus (o Covid-19) venivano riportate intorno al 10 febbraio u.s. quando 5 navi che trasportavano LNG erano state fatte ancorare in un porto non a rischio. Nello stesso periodo i ricevitori di LNG in Cina si erano appellati alla causa di forza maggiore per essere liberati dalle obbligazioni contrattuali, riferendosi a certificati appositamente emessi dal Ministero dell'Economia Cinese per giustificare la risoluzione dei

contratti di trasporto. Da allora molte sono state le tristi evoluzioni del fenomeno che ha investito tutto il mondo vedendo come suo epicentro l'Europa e purtroppo, molte sono le ripercussioni negative sui trasporti. Come noto, molto spesso i contratti commerciali sono regolati dalla legge inglese; la pandemia da cui siamo stati coinvolti ha portato a molte discussioni in tema di mancato adempimento a una obbligazione per "causa di forza maggiore". Si intende per forza maggiore un evento inaspettato, che esula da quanto potesse essere controllato dalle parti del contratto, e che queste ultime non avrebbero potuto prevedere al momento della stipula del contratto o dell'inizio del viaggio, e non hanno previsto. Il concetto di forza maggiore ha origine nella legge francese, ed in particolare nel codice civile francese, dove si fa espressa menzione alla causa di forza maggiore come evento che accade al di fuori del controllo delle parti e che le medesime non avrebbero potuto evitare neppure utilizzando misure idonee. Nella normativa inglese non esiste una codificazione della causa di forza maggiore ma, qualcosa di simile, e che sembra richiamare la possibilità di non adempiere alle obbligazioni per cause sopravvenute non prevedibili è la "frustration". La frustration è un concetto dottrinale per cui il ritardo o il mutare delle circostanze comporti una esecuzione delle obbligazioni difforme da quella che si era pattuito. Tuttavia, la frustration poco sembra applicarsi al caso di cui in parola. Vero è che, pur non essendo la forza maggiore codificata nella legge inglese, le parti sono libere di definire contrattualmente una serie di circostanze al verificarsi delle quali sono "scusate" dal non rispettare i termini contrattuali a cui si erano obbligati e

molto spesso nei contratti soggetti a legge inglese sono in effetti previste clausole di forza maggiore. La struttura tipica di tali clausole prevede: (i) una lista di eventi che le parti ritengono costituire cause di forza maggiore (ii) le conseguenze contrattuali che si applicano al verificarsi dell'evento (iii) cosa accade ai pagamenti e ai servizi resi prima del verificarsi dell'evento che integra l'ipotesi di forza maggiore. Non è escluso che anche il rischio "epidemic" sia menzionato nella clausola. I Charterparties, ad esempio, generalmente non prevedono una clausola di forza maggiore ma possono, viceversa, contenere specifiche previsioni in merito al verificarsi di eventi infettivi (come *infectious or contagious diseases clauses*). Sviate possono essere le casistiche in cui la diffusione del Coronavirus è stata di ostacolo o impedimento ai rapporti commerciali ed alla libera circolazione di merci e molte di queste casistiche possono essere rinvenute nelle pattuizioni dei Charterparties in cui, come già evidenziato, non è necessariamente prevista una clausola di forza maggiore. Pensiamo alla interruzione delle operazioni di caricazione nei porti, ad una nave che deve entrare in un porto che sia stato chiuso a causa della pandemia o al caso in cui un membro dell'equipaggio sia risultato positivo al test Covid-19. In queste ipotesi, assunte a titolo di esempio, qualora sia prevista nel contratto una clausola di forza maggiore è possibile che nelle casistiche in essa indicate ci sia un riferimento al caso di epidemia, in cui certamente può essere annoverato il Covid-19. Un altro evento che ricade nelle cause di forza maggiore e che può ritrovarsi nei Charterparties è la clausola riferita alla 'quarantine' che ad

esempio può colpire una nave che si trovi in un porto le cui attività siano state fermate dall'epidemia o al caso in cui sia stato scoperto a bordo un caso di un soggetto infetto. Per poter esercitare i diritti derivanti dalle previsioni della clausola di forza maggiore generalmente le clausole stesse richiedono che la parte che vuole appellarsi all'applicazione della clausola invii una "notice" all'altra parte entro un termine dal verificarsi dell'evento contrattualmente stabilito. Generalmente la conseguenza del verificarsi di un evento ricadente in quelli tipizzati di forza maggiore è sospendere i diritti e le obbligazioni previste dal contratto e conferire alle parti il diritto di risolvere il contratto. In altri casi, quando l'evento di forza maggiore sia destinato a durare poco nel tempo, il contratto può essere sospeso. Bisogna ricordare che le clausole di forza maggiore e gli eventi in esse ricompresi sono interpretate in maniera molto restrittiva dalle Corti inglesi pertanto è necessario appurare che il caso a cui ci si intende riferire sia esattamente previsto dalla clausola di forza maggiore indicata nel contratto di noleggio. Un rapido cenno merita la clausola di "safe ports" anch'essa prevista nei contratti di noleggio nave. Un porto è insicuro non solo per la nave ma anche per i membri dell'equipaggio. La classica definizione di safe port è data dal caso *The Eastern City* (1958) che prevede "*in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship...*". Nel caso di un contratto a viaggio, tuttavia, si ritiene che l'Armatore abbia valutato la sicurezza del porto sin da quando ha stipulato il contratto. Se un porto non ha adottato le misure idonee a rendere non solo la nave ma anche il suo equipaggio "safe", in quanto non sono state adottate le misure idonee a contenere il Covid-19, allora è possibile appellarsi alla clausola del unsafe port. Cosa succede se il porto era sicuro nel momento in cui era stato previsto contrattualmente l'arrivo nel medesimo? Lo svilupparsi incontrollato della diffusione del virus ha certamente fatto sì che porti che erano stati indicate nei Charterparties come punto di destino o partenza delle navi siano diventati insicuri durante il viaggio. Generalmente è previsto che il noleggiatore, trovando

un porto insicuro, debba eleggerne un secondo, ma se anche la seconda scelta non è idonea vi è la possibilità di liberarsi dalle obbligazioni assunte. In ogni caso, e ferme le regole generali, solo una corretta interpretazione dei contratti, caso per caso, può guidare i comportamenti delle parti e indicare le conseguenze certe delle loro scelte. Venendo, invece, alla normativa italiana ed ai contratti regolati da legge italiana, una delle domande a cui noi legali siamo stati chiamati a rispondere è se le limitazioni imposte dal Governo possano valere a giustificare la causa di forza maggiore e cosa succeda se, più in generale, a causa delle restrizioni imposte per il contenimento del diffondersi del virus, non si sia in grado di onorare il contratto. Bisogna in primo luogo considerare che, affinché possa legittimamente invocarsi la causa di forza maggiore è necessario che il provvedimento che proviene dall'Autorità, nel nostro caso dal Governo, sia, inevitabile, imprevedibile, e non imputabile ad una delle parti del contratto. Nel caso specifico indubbiamente i tre requisiti su richiamati ricorrono. Bisogna appurare poi se il contratto che si ritiene di non poter onorare contenga o meno l'esimente della causa di forza maggiore. Generalmente, qualora la clausola sia contenuta si potrà sospendere la prestazione, oppure, qualora l'impossibilità di adempiere l'obbligazione si protragga per troppo tempo sarà possibile risolvere il contratto. Qualora, invece, il contratto non preveda una espressa clausola di causa di forza maggiore dovrà ricorrersi alle clausole indicate dal codice civile ovvero, in particolare, all'impossibilità sopravvenuta o alla eccessiva onerosità sopravvenuta per i contratti a esecuzione periodica o continuativa. Certamente la possibilità di invocare la forza maggiore in ogni caso è limitata ai casi in cui i provvedimenti del Governo creino un vero impedimento alla prestazione e non la rendano, viceversa, solo più difficile o dispendiosa; infine l'impedimento deve essere una diretta conseguenza del provvedimento governativo.

Covid-19: prime riflessioni in tema di assicurazioni merci



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

francescadorsi@studiodorsineri.it

Le assicurazioni del ramo trasporti delle merci coprono tradizionalmente la perdita ed il danneggiamento delle merci durante il viaggio assicurato; tali coperture pertanto presuppongono, in linea di principio, che le merci assicurate subiscano un danno e/o una perdita durante il trasporto. Anche il ritardo rileva, se ed in quanto abbia provocato un danno materiale e diretto alle merci e sempre che il danno o la perdita sia comunque riconducibile alla garanzia prestata. Ciò automaticamente esclude a priori che le polizze trasporti a copertura delle merci, siano chiamate, in linea di principio, a coprire tout court penali da ritardo, mancate consegne, ovvero perdite di interesse o da oscillazione dei cambi o dei prezzi, ed ancora perdite di esercizio, tutti danni "indiretti" estranei al mondo delle coperture trasporti sulle merci. Tali fattispecie rientrano tra i rischi commerciali ed imprenditoriali, che usualmente sono arginati con altri tipi di coperture. Pertanto se le merci non subiscono una perdita o una avaria durante il trasporto, ma semplicemente non vengono consegnate o la consegna avviene con ritardo a causa delle limitazioni dovute alle disposizioni governative per far fronte all'emergenza del coronavirus, e più in particolare, a seguito del rispetto delle misure di contenimento disposte per l'appunto dal governo (ancorché il settore dei trasporti non è stato particolarmente "colpito" dalle misure di restrizione del governo) le coperture in esame – in tesi - non sono impegnate. Diverso è il tema delle spese che l'assicurato debba affrontare per prevenire o limitare un potenziale rischio di danno imminente che la merce possa subire, poiché l'art. 1914 c.c. prevede espressamente che l'assicurato deve fare quanto gli è possibile per evitare o diminuire il danno, e le spese fatte a questo scopo dall'assicurato sono a carico dell'assicuratore, in proporzione del valore assicurato rispetto a quello che la

cosa aveva nel tempo del sinistro, anche se il loro ammontare, unitamente a quello del danno, supera la somma assicurata, e anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicuratore provi che le spese sono state fatte inconsideratamente. Si pensi, ad esempio, alla merce già nella disponibilità del vettore perché consegnatagli dal mittente/caricatore prima della sospensione delle attività industriali disposta dall'autorità governativa, e che egli non possa più consegnare per impedimenti e restrizioni a destino disposte da governi locali (ad esempio merce che viaggia in CMR). L'assicurato deve però dimostrare che le spese sono state in via esclusiva affrontate al preciso scopo di evitare un danno materiale e diretto alla merce, mentre all'assicuratore spetta provarne la eventuale sconsideratezza. Preciso che le coperture trasporti delle quali qui tratterò brevemente ed in linea meramente teorica in questa sede in relazione al COVID 19, sono le polizze di responsabilità civile vettoriale e le polizze danni merci trasportate. Come può rilevare la pandemia da virus in corso rispetto a queste coperture? Per la polizza di responsabilità civile vettoriale potrebbero valutarsi le responsabilità per danni e/o perdite alla merce generati da ritardi conseguenti ai provvedimenti restrittivi disposti dai governi in seguito all'emergenza in corso. Va peraltro precisato che, in effetti, i trasporti non rientrano nel novero delle attività per le quali è stata disposta la sospensione, per cui i provvedimenti restrittivi, in sé, non incidono direttamente sul trasporto, bensì, piuttosto, sulla consegna in termini di impossibilità del destinatario di riceverla, in quanto chiuso, per esempio in ossequio ai provvedimenti governativi. Ma allora occorre distinguere due ipotesi, al fine di valutare l'impatto sulla polizza di responsabilità civile vettoriale: il vettore avventura la spedizione con la consapevolezza di una sicura o imminente sospensione delle attività a destino, o comunque è nella condizione di dover conoscere tale circostanza, e quindi della possibilità che la consegna non possa essere eseguita per probabile chiusura del destinatario al momento della prevista consegna; il vettore inizia il viaggio senza che gli sia imputabile né la conoscenza né la conoscibilità della situazione a destino, ad esempio perché il provvedimento restrittivo è stato assunto

a viaggio iniziato e quando non era ragionevolmente prevedibile. Nel primo caso potrebbe configurarsi - in tesi - non solo la responsabilità del vettore, ma forse anche la colpa grave, se non colpa cosciente dell'assicurato, mentre nel secondo caso sarebbe difficilmente ravvisabile ed il vettore ben potrebbe invocare un'ipotesi di forza maggiore, invocando anche la difesa ai sensi dell'art. 91 - 6 - bis del D.L. n. 18 del 2020 (cd. Cura Italia), ove applicabile, con conseguente disimpegno a monte della polizza di responsabilità civile vettoriale. Peraltro, i capitoli delle polizze di responsabilità civile vettoriale usualmente sul mercato, escludono (Rischi Esclusi) i danni e le perdite causati direttamente o indirettamente da cattura, sequestro, arresto, restrizione o impedimento di commercio e le loro conseguenze o tentativi a tale scopo. Laddove si riconducessero in tale ambito i provvedimenti di limitazione assunti dal governo per far fronte alla pandemia, sarebbe da valutare attentamente la eventuale portata delle esclusioni ora richiamate. La polizza danni merci trasportate prescinde, invece, dalle problematiche che coinvolgono la responsabilità del vettore, in quanto garantisce direttamente la merce durante il trasporto assicurato, laddove la stessa subisca danni o perdite. I capitoli usuali italiani coprono infatti tutti i danni e le perdite materiali e dirette che le merci assicurate subiscano, salvo le esclusioni previste in polizza; l'assicurazione tiene altresì indenne l'assicurato dal contributo avaria comune e da quanto dovuto al soccorritore, sempre che l'atto di avaria ed il salvataggio non siano diretti ad aggravare o diminuire danni e/o perdite previste nelle esclusioni. In questi capitoli sono usualmente esclusi i danni e le perdite dipendenti totalmente o parzialmente, direttamente o indirettamente da ritardo o perdite di mercato, anche se conseguenti ad un evento assicurato, nonché da cattura, sequestro, arresto, restrizione o impedimento di commercio e loro conseguenze, o tentativi a tale scopo, tranne il caso di pirateria. Anche nelle polizze danni alle merci pertanto, laddove si riconducesse il danno o la perdita ad una di tali ipotesi, e l'ipotesi in sé venga a sua volta ricondotta ai provvedimenti restrittivi, anche indirettamente, potrebbe in tesi essere valutata

l'esclusione di polizza. Altro aspetto rilevante attiene alla durata dell'assicurazione, poiché i capitoli tradizionalmente prevedono che la copertura perduri durante l'ordinario corso del viaggio. Un eventuale fermo del trasporto in conseguenza di un provvedimento restrittivo medio tempore intervenuto che impedisca la consegna e dal quale derivi un danno o una perdita alla merce si può considerare avvenuta nell'ordinario corso del viaggio? Altro aspetto interessante attiene alla cessazione della copertura, in quanto nelle polizze in esame è previsto che la copertura cessi alla mezzanotte del terzo giorno dell'arrivo delle merci assicurate nella località di destino: se il destinatario non può ricevere la consegna a causa del provvedimento restrittivo del Governo, scaduto il termine dei tre giorni, in assenza di proroga, si può ritenere che la garanzia sia cessata e che la merce sia conseguentemente priva di copertura? In tal senso i capitoli usualmente prevedono per i trasporti marittimi ed aerei, che l'assicurazione resti in vigore durante i ritardi al di fuori del controllo dell'assicurato, anche ove vi siano deviazioni, sbarchi forzati, reimparchi o trasbordi e che qualora a causa di circostanze al di fuori del controllo dell'assicurato, il trasporto abbia termine in un porto, aeroporto o luogo diverso dalla destinazione indicata, ovvero la spedizione abbia altrimenti termine prima della consegna della merce, l'assicurazione cessa, salvo che l'assicurato ne richieda la prosecuzione. Ciò potrebbe significare che se a causa delle restrizioni governative, in sé al di fuori del controllo dell'assicurato, il trasporto avesse termine prima della consegna della merce assicurata, la stessa - in assenza di proroga - restasse priva di copertura. Le polizze italiane richiamano spesso i capitoli inglesi, le Institute Cargo Clauses (ICC). Anche tali capitoli, e segnatamente le ICC A qui in esame, offrono coperture per tutti i rischi di perdita e danni alla merce assicurata ed esclusioni di quelle previste nelle norme dedicate alle esclusioni (clausole 4, 5, 6 e 7). Una ipotesi qui rilevante è quella prevista dalla clausola 6.2. la quale esclude la copertura per perdite, danni e spese causate da cattura, sequestro, arresto, fermo o detenzione (esclusa la pirateria) e le relative conseguenze e qualsiasi tentativo a tale scopo. Pertanto,

anche in base al capitolato in esame, laddove il provvedimento restrittivo possa ricondursi ad una ipotesi della clausola 6.2, e a sua volta ciò sia stato foriero di una perdita, di un danno o di una spesa, anche in questo caso, sarebbe da valutare l'applicazione della esclusione. Un'altra clausola delle ICC A rilevante per questa disamina, è la clausola 8 che si riferisce anch'essa alla copertura che prosegue durante l'ordinario corso del viaggio, per cui anche in base al clausolario inglese sarebbe interessante approfondire il tema della "ordinarietà" dell'eventuale stop dovuto, anche indirettamente, ai provvedimenti restrittivi. Sempre la predetta clausola, affronta il tema del ritardo al di fuori del controllo dell'assicurato, o deviazione, scaricazione forzata, rispedizione o trasbordo, (clausola 8.3), fermi restando i termini di cessazione previsti dalle Clausole da 8.1.1 a 8.1.4.

L'impatto dell'emergenza Coronavirus sui contratti - conseguenze e rimedi



avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS Lexjus Sinacta
c.perrella@lslex.com

Il virus COVID-19 è ormai un'emergenza sanitaria globale, che ha avuto ed avrà nel prossimo futuro pesanti ripercussioni sulla supply chain, la logistica e l'esecuzione dei contratti da parte delle imprese italiane.

Cosa prevede la legge italiana?

L'ordinamento italiano (come accade del resto in numerosi altri paesi) non conosce una definizione normativa espressa di "forza maggiore". Le disposizioni di riferimento sono: - l'articolo 1218 c.c., che stabilisce che la parte inadempiente è esente da responsabilità qualora provi che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a essa non imputabile; - l'articolo 1256 c.c. che prevede l'estinzione o sospensione delle obbligazioni contrattuali a seconda che l'evento di forza maggiore porti ad

un'impossibilità sopravvenuta definitiva o temporanea. La disciplina dell'impossibilità sopravvenuta viene poi ripresa agli artt. 1463 e c.c. ss. - l'articolo 1467 c.c. in materia di eccessiva onerosità sopravvenuta. L'art. 1256 del codice civile, al comma 2, stabilisce che "l'obbligazione si estingue quando, per una causa non imputabile al debitore, la prestazione diventa impossibile". Deve trattarsi dunque di impossibilità di eseguire la prestazione, non di semplice difficoltà o maggiore onerosità. L'attuale situazione, in particolare le restrizioni introdotte negli ultimi giorni dalle autorità italiane, possono in linea di principio rientrare nella previsione dell'art. 1256 c.c., ma è indispensabile fare una valutazione che tenga conto di tutte le circostanze del caso specifico. L'impossibilità di adempiere potrà ravvisarsi in casi in cui vi sono obblighi di quarantena imposti dall'autorità, o adottati dall'impresa quale misura di prevenzione, e si sia verificata l'interruzione o sospensione dell'attività produttiva. Le limitazioni al movimento all'interno delle aree oggetto delle misure governative potrebbe invece non determinare una vera e propria impossibilità (rilevante ai sensi dell'art. 1256 c.c.) in considerazione del fatto che la circolazione di merci, beni e persone è in linea di principio possibile per comprovate ragioni di natura lavorativa e professionale. Quanto all'eccessiva onerosità, l'articolo 1467 del codice civile stabilisce che nei contratti di durata, che comportano un'esecuzione differita o protratta nel tempo, è possibile richiedere la risoluzione del contratto nel caso in cui la cui la prestazione di una parte sia divenuta eccessivamente onerosa a causa di avvenimenti straordinari ed imprevedibili. La norma aggiunge al terzo comma che la parte contro la quale è domandata la risoluzione può evitarla offrendo di modificare equamente le condizioni del contratto. Devono ricorrere alcuni precisi presupposti: a. una onerosità eccessiva, tale da creare un grave squilibrio tra prestazione e controprestazione b. l'onerosità deve riguardare una prestazione non ancora adempiuta c. deve eccedere l'alea normale del contratto, e dunque deve essere determinata al "verificarsi di avvenimenti straordinari ed imprevedibili". Tradizionalmente la

giurisprudenza italiana valuta con rigore l'esistenza delle condizioni per ravvisare l'eccessiva onerosità sopravvenuta, soprattutto qualora il contratto sia tra operatori del settore. E' difficilmente contestabile che l'attuale stato di cose, soprattutto per la rapidità con cui si è sviluppata l'emergenza a livello nazionale e mondiale, può qualificarsi come straordinario ed imprevedibile, ma non va trascurato che i requisiti della straordinarietà ed imprevedibilità sono distinti, e devono entrambi ricorrere. Occorre inoltre provare che l'eccessiva onerosità è collegata in modo specifico ad un evento straordinario ed imprevedibile; una richiesta di risoluzione ai sensi dell'art. 1467 c.c. fondata ad esempio sul drastico calo delle quotazioni del greggio alla quale assistiamo in questi giorni, per la quale l'emergenza Coronavirus è un fattore di aggravamento, ma che è determinata anche (e soprattutto) dall'attuale congiuntura geopolitica, potrebbe risultare contestabile. Per espressa previsione di legge in effetti non possono essere considerati come straordinari ed imprevedibili eventi che rientrano nella cosiddetta "alea normale del contratto", vale a dire il margine di rischio di variazione del valore delle prestazioni contrattuali che ogni contraente consapevole sa di assumere al momento della conclusione del contratto, come possono essere, ad esempio, oscillazioni dei prezzi di mercato, o la svalutazione monetaria.

Esiste un obbligo di rinegoziazione?

Un orientamento emerso nella nostra giurisprudenza merita un cenno. Si è evidenziato poco sopra che la disciplina prevista in materia di eccessiva onerosità sopravvenuta contempla la possibilità per la parte contro la quale è domandata la risoluzione di evitarla, offrendo di modificare equamente le condizioni del contratto. La norma prevede una possibilità, tuttavia la giurisprudenza ha ravvisato in alcuni casi un vero e proprio obbligo di rinegoziazione. L'orientamento muove da una lettura estensiva del principio espresso all'articolo 1374 del codice civile in materia di integrazione del contratto, dove si prevede che il contratto obbliga le parti non solo a quanto espressamente pattuito, ma anche a tutte le conseguenze che ne derivano secondo la legge, gli usi o l'equità. In più occasioni la Cassazione ha ribadito che in determinate circostanze la rinegoziazione

non è una semplice possibilità, bensì un obbligo per le parti, alla luce dei principi di buona fede e correttezza di cui agli artt. 1175 e 1375 c.c., in combinato disposto con l'art. 2 Cost. Le recenti posizioni raggiunte dalla giurisprudenza offrono dunque uno strumento ulteriore per la parte oggi esposta ad una maggiorazione di costi ed oneri. È imperativo tuttavia che la parte che intende invocare l'eccessiva onerosità sopravvenuta si muova con tempestività (la norma non garantisce automaticamente un esonero o sospensione dall'esecuzione) e chieda alla propria controparte di rinegoziare in modo equo e trasparente le condizioni esistenti, al fine di rispettare l'equilibrio originario del contratto.

Coronavirus e trasporto ferroviario



avv. Margherita Pace
Studio Legale Associato TDP
studio.tdp@live.it

È di ormai comune conoscenza che il Covid-19 è diventata una pandemia globale perché ha avuto modo di diffondersi velocemente e senza ostacoli grazie ai trasporti. Il Coronavirus ha viaggiato, trasportato dalle persone, su aerei, navi e treni raggiungendo gli angoli più remoti del nostro Pianeta. Ecco perché la problematica inerente la gestione del trasporto ferroviario in tempi di pandemia è così delicata e dibattuta nel nostro Paese; difficile sarà dimenticare la sera del 5 marzo scorso quando, non appena diffuso il Decreto che stabilirà il lockdown per alcune Regioni della nostra Penisola, vi fu un vero e proprio assalto alle stazioni del Nord Italia (in particolare nella Stazione centrale di Milano) di persone che desideravano saltare sul primo treno disponibile per la via del Sud. E le inevitabili polemiche che si scatenarono nei giorni seguenti. Il treno, inteso come vettore meccanico, oltre alla capacità di trasportare le persone e la malattia da un punto all'altro della nostra Penisola, rappresenta di per sé anche un ottimo veicolo di trasmissione endemica del virus: i vagoni sono chiusi, l'aria condizionata o il riscaldamento indispensabili e sempre attivi, l'affollamento e l'impossibilità di

mantenere le distanze tra corpi è connaturata alla natura del veicolo. Durante la c.d. 'fase 1' della epidemia il Governo ha adottato alcuni provvedimenti per regolare la circolazione ferroviaria e mantenere il servizio pubblico attivo; le norme si sono succedute in via calzante adattandosi all'evolversi della situazione generale. In tale fase, essendo le persone quasi totalmente esonerate dal recarsi al lavoro e quindi, in particolare, essendo i pendolari quasi del tutto azzerati, le misure si sono concentrate più sul mantenimento del minimo del servizio pubblico essenziale. Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 marzo 2020 n. 113 e il successivo 153 del 12 aprile 2020 stabilivano all'art. 2 che *'Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e nel contempo garantire il fabbisogno essenziale di mobilità, sono assicurati, nel settore del trasporto ferroviario, i servizi minimi essenziali. 2. Per il trasporto ferroviario passeggeri, sia per le attività a mercato che per quelle svolte in base a contratti di servizio per la lunga percorrenza stipulati da Trenitalia S.p.A. con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono assicurati i livelli minimi essenziali garantendo almeno una coppia di collegamento su ogni direttrice, secondo le tabelle di cui all'Allegato 1, come da richiesta dell'impresa esercente, salvo diverse ed eventuali maggiori esigenze di trasporto. 3. Per i servizi Intercity, Trenitalia S.p.A. potrà d'intesa con le amministrazioni vigilanti valutare ulteriori rimodulazioni in funzione delle ridotte esigenze di mobilità. 4. Per il trasporto ferroviario operato da Italo – Nuovo trasporto viaggiatori, sono assicurati i livelli minimi essenziali indicati nella tabella di cui all'Allegato 2, come da richiesta dell'impresa esercente. 5. Nessuna limitazione è prevista per il servizio di trasporto merci e per i servizi a carattere emergenziale'*. Dunque, ovviamente, veniva prevista una rimodulazione e contenimento dei flussi di traffico passeggeri e una sostanziale invariabilità del trasporto di merci su ferro. In data 14 marzo, con decreto ministeriale n. 116 veniva inoltre bloccata la circolazione dei treni a percorrenza notturna. Seguivano poi alcuni blocchi ed interruzione per i trasporti da e per la Sicilia, ovviamente coinvolgendo anche il

trasporto marittimo da e per l'isola, rimanendo consentito lo spostamento su convogli (ormai limitati a poche unità) solo per gli appartenenti alle Forze dell'Ordine e alle Forze Armate, agli operatori sanitari pubblici e privati, ai lavoratori pendolari o per comprovate esigenze di lavoro, gravi motivi di salute e situazioni di necessità. Anche in questo caso rimanevano assicurati e regolari i trasporti di merce. Il 20 marzo scorso il MIT procedeva alla pubblicazione delle linee guida per i trasporti, e per quel che concerne il ferroviario, prevedeva la necessità ed obbligo di dare alla clientela tutte le informazioni sulle misure di prevenzione adottate sui percorsi da seguire all'interno delle stazioni. Veniva previsto l'obbligo per il personale viaggiante di utilizzo di dispositivi di protezione individuale, il divieto di ogni contatto ravvicinato coi passeggeri, il monitoraggio di security delle stazioni e dei flussi passeggeri, nel rispetto delle distanze prescritte tra individui. Veniva inoltre previsto che, in caso di passeggeri che a bordo treno avessero presentato sintomi riconducibili all'affezione da Covid19, la Polizia Ferroviaria e le Autorità sanitarie dovessero essere prontamente informate: all'esito della relativa valutazione sulle condizioni di salute del passeggero, a queste ultime spettava la decisione in merito all'opportunità di fermare il treno per procedere ad un intervento. Ogni singolo operatore ferroviario nella fase 1 ha stabilito delle linee guida per la sanificazione dei convogli e per la gestione del flusso dell'utenza. Già in questa prima fase, sebbene il numero degli utenti è stato davvero limitato, gli Operatori hanno elaborato singolarmente delle linee guida per il posizionamento delle persone sui convogli e per la gestione dei casi che palesassero a bordo dei sintomi assimilabili al Virus (i.e. isolamento, intervento delle Autorità sanitarie, sanificazione dei convogli etc). Ci troviamo ora in prossimità dell'apertura della c.d. Fase 2; questa seconda parte di gestione della pandemia prevede, come sappiamo, la riapertura graduale e modulata, dal prossimo 4 maggio, di alcune attività produttive e il ritorno di parte dei cittadini al lavoro. In tale fase viene dunque coinvolta prepotentemente la gestione del trasporto ferroviario locale e infra

regionale poichè il treno è spesso il mezzo di elezione dei lavoratori per recarsi alle proprie mansioni. Il momento è dunque e comprensibilmente di grande incertezza e le norme e regole per la gestione della clientela sui convogli sono ora allo studio degli operatori. Si stima che i treni potranno trasportare più o meno il 50% dei viaggiatori rispetto alla portata standard e che sarà quindi necessario implementare il numero dei convogli in uso (da una diminuzione di circa il 70% del trasporto a una implementazione significativa del servizio offerto). Tutto ciò genera, comprensibilmente, preoccupazione sulla tenuta del sistema e sulla capacità di rispondere adeguatamente alla domanda mantenendo altissimo il livello della sicurezza dei trasportati. Il 27 aprile il MIT ha divulgato alcune linee guida per il trasporto pubblico stabilendo, in particolare, che vi sia un accesso contingentato alle stazioni al fine di evitare affollamenti ed occasioni di contatto tra gli utenti, che vi sia la predisposizione di piani operativi per differenziare i flussi di salita e discesa da un mezzo di trasporto, i passeggeri dovranno necessariamente utilizzare le mascherine sanitarie e la distanza unipersonale all'interno delle carrozze è prevista in un metro tra persona e persona. Il Ministero sollecita inoltre la sanificazione sistematica e igienizzazione dei locali e l'installazione di dispenser di soluzioni disinfettanti nelle stazioni dove, tra l'altro, si dovranno gestire anche gli spostamenti interni prevedendo il distanziamento sulle rampe mobili di accesso, la limitazione delle sale di attesa, e la possibilità di misurare le temperature corporee ai *gates*. Le misure previste sono chiare e di immediata comprensione vista l'emergenza sanitaria che ci attaglia; più difficile è immaginare la fattibilità della attuazione delle medesime in un posto di intercambio veloce e massivo come le stazioni dove la velocità e il flusso delle persone la fa da padrone. Inoltre nei convogli, come già detto, e come risaputo, vi è uno spazio chiuso definito e limitato che necessita dell'utilizzo di aria condizionata o riscaldamento; uno spazio che, non è difficile comprendere, facilita la diffusione dell'agente patogeno. Assolutamente giustificata è quindi la reazione preoccupata delle associazioni di consumatori che non riescono ad immaginare una gestione contingentata e

di sistema nelle c.d. ore di punta della mobilità lavorativa. Da più parti è arrivata, sul tema, la richiesta di rimodulare e flessibilizzare la scansione della giornata lavorativa prevedendo a tal fine la differenziazione dell'orario lavorativo e di apertura di uffici, aziende e negozi in modo tale da annullare il concetto di 'ora di punta' e diluire nella giornata l'utilizzo del trasporto ferroviario e comunque del trasporto pubblico in generale. Infine, certamente di minore importanza rispetto alla tutela della salute pubblica, ma comunque di rilevanza economica non secondaria, è il tema dei costi della gestione del trasporto immaginato e rimodulato in questo modo. Gli operatori ferroviari devono far fronte ad un aumento della offerta di mezzi e convogli a fronte della diminuzione importante dei passeggeri che ne usufruiscono. E' chiaro che è necessario un intervento importante economico del nostro Governo per far fronte alla perdita economica che ne deriverà e che già sta attanagliando le aziende del trasporto ferroviario passeggeri.

Covid-19 e giustizia civile italiana



avv. Martina Iguera
Studio Legale Camera Verneti
m.iguera@slcamera.it

L'emergenza epidemiologica causata dalla diffusione del virus Covid-19 ha avuto un notevole impatto anche sul funzionamento della giustizia civile, penale ed amministrativa italiana. In particolare, la necessità di evitare assembramenti al fine di tentare di contenere il contagio ha spinto il Governo ad adottare misure al fine di limitare lo svolgimento alle sole udienze dei procedimenti considerati urgenti (ad esempio, per quanto attiene al diritto civile i procedimenti cautelari come i sequestri conservativi o, per quanto riguarda il diritto penale, i procedimenti cautelari aventi ad oggetto la tutela di diritti fondamentali della persona), disponendo, per tutte le altre, un periodo di sospensione dal 9 al 22 marzo con relativo rinvio d'ufficio di ogni udienza inizialmente prevista in tale periodo ad un

periodo successivo (d.l. 8 marzo 2020, n. 11). Il suddetto decreto prevedeva, inoltre, la sospensione dei termini per il compimento di qualsiasi atto dei procedimenti indicati al comma 1 dell'art. 2 (n.d.r. quelli le cui udienze ricadevano nel periodo di sospensione) ferme le eccezioni richiamate. Inizialmente, tuttavia, la lettura dell'art. 2 del decreto ha creato notevoli incertezze interpretative in merito all'estensione della sospensione ai soli atti giudiziari dei procedimenti le cui udienze erano state fissate nel periodo di sospensione (dal 9 al 22.3.2020) ovvero anche a tutti gli atti processuali scadenti in tale periodo (a prescindere dalla data di fissazione della eventuale udienza successiva). In data 17 marzo 2020, pertanto, il Governo è intervenuto con un nuovo decreto con il quale ha esteso il termine della sospensione fino al 15 aprile 2020, precisando che tale decreto – come il precedente – debbano intendersi volti a sospendere i termini per il compimento di qualsiasi atto dei procedimenti (per quanto qui interessa) civili il cui termine cade nel periodo di sospensione e ferme le eccezioni per i procedimenti urgenti di cui all'art. 2 comma 2 lett. g) del decreto 11/2020, nonché dei provvedimenti giudiziari e per il deposito della loro motivazione. Con tale decreto il Governo ha, inoltre, specificato che *“ove il decorso del termine abbia inizio durante il periodo di sospensione, l'inizio stesso è differito alla fine di detto periodo. Quando il termine è computato a ritroso e ricade in tutto o in parte nel periodo di sospensione, è differita l'udienza o l'attività da cui decorre il termine in modo da consentirne il rispetto”* (art. 83 d.l. 18/2020) con ciò chiarendo che, al fine di ricalcolare i termini giudiziari a seguito della suddetta sospensione *“straordinaria”*, il procedimento sia analogo rispetto al calcolo dei termini che ricadono nella sospensione feriale del mese di agosto e, pertanto, qualora il *dies a quo* cada nel periodo di sospensione straordinaria, il decorso del termine (non il *dies a quo*) è posticipato alla fine del periodo stesso, come da giurisprudenza consolidata in tema di sospensione feriale. A seguito del perdurare dell'emergenza, con decreto n. 23 dell'8.4.2020 (cd. *“decreto liquidità”*) i termini di cui sopra sono stati nuovamente differiti all'11 maggio, con un periodo di sospensione che si estende,

quindi, ormai per due mesi (cfr. art. 36). Posto che la situazione generale e le misure resesi necessarie comporteranno un inevitabile rallentamento dell'attività giudiziale e contribuiranno ad ingolfare ulteriormente la macchina della giustizia italiana, già di per sé oberata, è importante sottolineare che alcuni distretti di Corti di Appello si sono organizzati in modo da tentare di portare avanti l'attività giudiziale, nel rispetto dei decreti e delle misure per la salute pubblica. In tale panorama si segnalano iniziative positive come quella romana, nel cui ambito è stato emanato un apposito Protocollo tra il Tribunale e il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati che disciplina lo svolgimento delle udienze civili tramite collegamento da remoto e trattazione scritta nel rispetto dell'art. 83 comma 7, lett. f) e h) d.l. 17 marzo 2020, n. 18. Anche la Corte di Appello di Reggio Calabria, ad esempio, ha previsto il deposito telematico di verbali di udienza da parte di tutte le parti, contenenti le relative richieste, riservandosi di emanare il provvedimento a seguito della lettura dei verbali di udienza al fine di consentire il prosieguo dell'udienza. La sospensione straordinaria di cui sopra ha riguardato anche i procedimenti di ADR quali mediazioni o negoziazioni assistite ma, anche in tal caso, diversi organismi di mediazione erano già organizzati ed altri si sono attivati al fine di permettere incontri tra avvocati e mediatore da remoto. Lo stesso è, ovviamente, possibile anche nei procedimenti di negoziazione assistita, qualora i legali coinvolti abbiano la possibilità di incontrarsi tramite videoconferenze. L'emergenza ha, ovviamente, costretto i Tribunali ad utilizzare programmi informatici già esistenti che, evidentemente, non erano nati per la celebrazione di udienze da remoto. Tuttavia, sebbene con alcune iniziali difficoltà, l'esperimento "telematico" sta dando risultati positivi ed ha ricevuto fin da subito il plauso di parecchi operatori del settore giustizia. Del resto, simili iniziative si inseriscono nel solco della legge n. 183/2011 che, integrando la legge n. 53/1994 in materia di notifiche in proprio, ha previsto la possibilità per gli avvocati di effettuare notifiche in proprio tramite PEC, nonché della riforma avviata con d.l. n. 179/2012 che diede l'avvio al processo civile telematico, consentendo la consultazione telematica dei fascicoli

ed il deposito telematico di atti. L'auspicio è, quindi, quello che, anche una volta superata l'emergenza, i vari tribunali continuino a garantire – anche attraverso la creazione di un programma ad hoc e la formulazione di specifici regolamenti su come utilizzarlo per garantire esigenze quali lo svolgimento di un equo contraddittorio – la possibilità per i legali e/o i giudici, in caso di specifiche motivazioni quali la lontananza del Foro dalla propria sede, di poter partecipare almeno ad alcune udienze da remoto. Una simile soluzione garantirebbe un notevole risparmio di costi di trasferte, che ricadono sulle spalle delle parti, nonché la partecipazione a molte più udienze del titolare della pratica che avrà sempre meno necessità di richiedere la sostituzione alle udienze a Colleghi residenti nel foro ove è radicata la causa.

La Dogana interviene per il Covid-19



avv. Daniela D'Alauro
Studio Legale Turci
danieladalauro@turcilex.it

L'Agenzia delle Dogane in questi mesi ha emanato diversi provvedimenti a seguito dell'emergenza sanitaria legata al Covid-19; di seguito se ne ricordano alcuni significativi. Con la nota Protocollo n. 95986 del 19 marzo 2020 sono state fornite indicazioni sulle disposizioni contenute nel Decreto Legge "Cura Italia" (D.L. 17 marzo 2020 n.18) in materia doganale. L'Agenzia ha sottolineato che gli accertamenti doganali non vengono sospesi, ritenendo non applicabile l'art. 67 del suddetto Decreto alle attività degli Uffici finalizzate all'accertamento e al recupero a posteriori dei dazi doganali e dei connessi diritti doganali, per cui tali atti continuano ad essere notificati anche nel periodo compreso tra l'8 marzo ed il 31 maggio 2020. E' invece sospesa la riscossione in conformità a quanto statuito dall'art. 68 del Decreto, secondo cui per le entrate tributarie e non tributarie scadenti nel periodo 8 marzo - 31 maggio 2020, sono sospesi i termini dei versamenti anche derivanti da cartelle di pagamento emesse dagli Agenti della riscossione, versamenti che dovranno essere

effettuati in un'unica soluzione entro il mese successivo al termine del periodo di sospensione. Tale disposizione riguarda anche agli atti emessi dagli Uffici delle Dogane ai fini della riscossione delle risorse proprie tradizionali e dei connessi diritti doganali, i quali diventano esecutivi decorsi dieci giorni dalla loro notifica; come specificato dall'Agenzia delle Dogane la sospensione trova infatti applicazione anche per le partite di ruolo afferenti le risorse proprie tradizionali e gli altri diritti doganali riscossi all'importazione. In base all'articolo 92 del Decreto è stata disposta una proroga dei pagamenti mediante conti di debito: *"il pagamento dei diritti doganali, in scadenza tra la data di entrata in vigore della presente disposizione ed il 30 aprile 2020 ed effettuati secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 (TULD), sono differiti di ulteriori trenta giorni senza applicazione di interessi"*. Come chiarito dall'Agenzia la suddetta disposizione, considerata la modalità di pagamento tramite "conto di debito", produce l'effetto di concedere, per i soli "conti di debito" autorizzati secondo le modalità previste dagli articoli 78 e 79 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 433, un'ulteriore proroga del pagamento del debito precedentemente annotato, senza agire sull'importo disponibile che continua ad essere determinato sulla base delle dichiarazioni presentate.



L'art. 103 del Decreto ha disposto una sospensione dal 23 febbraio al 15 aprile 2020 - termine poi prorogato al 15 maggio 2020 dal successivo Decreto Legge del 08/04/2020 n. 23 - dei termini ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento dei procedimenti amministrativi, sia quelli ad istanza di parte, che d'ufficio; è previsto altresì la proroga/differimento, sempre per il periodo 23 febbraio- 15 aprile 2020 - termine poi prorogato al 15 maggio 2020 dal successivo Decreto Legge del

08/04/2020 n. 23 - dei termini di formazione della volontà conclusiva dell'Amministrazione nelle forme del silenzio significativo previsto dall'ordinamento. A tal proposito l'Agenzia sottolinea che la suddetta disposizione non trova applicazione relativamente ai provvedimenti disciplinati dalla normativa di cui all'articolo 22 del Codice Doganale dell'Unione ed al Sistema delle Decisioni Doganali, gestite sia nell'ambito del CDS ("Customs Decisions System") che al di fuori dello stesso, per i quali vigono i termini di conclusione stabiliti al paragrafo 3 del citato articolo 22. Con la Determinazione Prot. n. 100430 del 26 marzo 2020 l'Agenzia ha disposto l'adozione di misure organizzative straordinarie per la gestione delle attività istruttorie ed autorizzative ai fini dell'ottenimento delle decisioni rilasciate mediante *Customs Decisions System*, delle autorizzazioni AEO e dello Status di esportatore autorizzato, nonché delle autorizzazioni di proroga dei termini di riesportazione di merci vincolate ai Carnet ATA, con efficacia a far data dal 25 marzo e per il perdurare dello stato di emergenza. In particolare gli operatori economici sono invitati a non proporre nuove istanze che non abbiano carattere di assoluta necessità ovvero a ritirare le domande già proposte e non ancora istruite dall'Ufficio competente; salvo tali casi eccezionali, per le istanze presentate e non ancora accettate, l'Ufficio doganale non procederà all'accettazione. Qualora l'attività istruttoria, propedeutica al rilascio delle decisioni non sia già ad uno stadio avanzato, l'Ufficio potrà adottare un diniego secondo le procedure previste dalla normativa unionale; l'operatore potrà, al termine del periodo emergenziale, riproporre l'istanza oggetto di diniego che sarà trattata con priorità. L'Agenzia specifica tuttavia che qualora l'istanza riguardi attività di operatori rientranti nei codici ATECO considerati essenziali nell'attuale periodo di emergenza, l'Ufficio doganale procederà al completamento dell'istruttoria. Con la Determinazione Prot. n. 101288 del 27 marzo 2020 è stato disposto che in caso di esportazione verso Paesi terzi di dispositivi di protezione individuale (quali visiere, mascherine, guanti, camici e prodotti simili) dovrà essere riscontrata la presenza dell'apposita autorizzazione prevista da

Regolamento di esecuzione (UE) 2020/402, rilasciata dal competente Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. L'Agenzia chiarisce che la suddetta autorizzazione non è richiesta qualora l'esportazione sia diretta verso i seguenti Paesi: Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera, nonché verso Andorra, le isole Fær Øer, la Repubblica di San Marino, lo Stato della Città del Vaticano e verso i Paesi e Territori d'oltremare elencati nell'allegato II del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. L'autorizzazione non è invece richiesta per i regimi diversi dall'esportazione, con le precisazioni indicate dall'Agenzia delle Dogane. In particolare non è richiesta l'autorizzazione per le riesportazioni da deposito doganale, in quanto trattasi di merce non unionale; sono subordinate alla presenza dell'autorizzazione le esportazioni di dispositivi di protezione individuale contenute nei bagagli dei passeggeri, a meno che non risulti evidente, per la quantità degli stessi, che siano destinati esclusivamente ad un uso personale del passeggero. Sono altresì subordinate alla presenza dell'autorizzazione le merci esportate per scopi non commerciali; in questo caso l'autorità competente valuterà il rilascio dell'autorizzazione in base alle circostanze. Per quanto riguarda le merci in transito, considerato che l'obbligo dell'autorizzazione decorre dal 15 marzo 2020, se a tale data la dichiarazione doganale era stata già presentata, non dovrà essere richiesta l'autorizzazione dalla Dogana di uscita. Con la Determinazione Prot. n. 107042 del 03 Aprile 2020 l'Agenzia, a seguito della Decisione della Commissione Europea 491 del 3 aprile 2020 - che ha concesso dal 30 gennaio 2020 al 31 luglio 2020 l'esenzione dei dazi doganali e dell'IVA per le importazioni di merci necessarie a contrastare gli effetti della pandemia da COVID-19 - ha definito le procedure operative per l'applicazione dell'esenzione dai dazi doganali e dall'IVA all'importazione sulle suddette merci. Sono ammesse alle suddette esenzioni le importazioni di merci effettuate da o per conto di organizzazioni pubbliche, compresi gli enti statali, gli organismi pubblici e altri organismi di diritto pubblico oppure da e per conto di organizzazioni autorizzate dalle competenti Autorità nazionali; al

medesimo beneficio sono ammesse anche le importazioni effettuate da e per conto delle unità di pronto soccorso per far fronte alle proprie necessità per tutta la durata del loro intervento. Le esenzioni si applicano alle merci destinate alla distribuzione gratuita nei confronti delle persone colpite dal contagio da Covid-19 ovvero esposte al rischio di contrarre il Covid-19 oppure impegnate nella lotta contro la pandemia, anche laddove le merci suddette restino nella proprietà dei soggetti che le mettono gratuitamente a disposizione. All'atto dello sdoganamento deve essere prodotta un'autocertificazione, con la quale il destinatario finale della merce attesti di appartenere alle categorie dei soggetti autorizzati e che la merce, per la quale si chiede il beneficio, sia destinata alle finalità indicate dalla Determinazione. Con la Determinazione Prot. n. 121878 del 21 aprile 2020, l'Agenzia ha disposto la proroga di 30 giorni del pagamento dei diritti doganali in scadenza dal 23 aprile all'8 maggio 2020 agli operatori che ne facciano richiesta e che certifichino di aver subito nei mesi di marzo e/o aprile 2020 una diminuzione del fatturato di almeno il 33% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente, se nell'anno di imposta 2019 hanno prodotto ricavi non superiori a 50 milioni di euro, ovvero di almeno il 50% rispetto agli stessi mesi del 2019, se nell'anno di imposta 2019 hanno prodotto ricavi superiori a 50 milioni di euro.

Emergenza Covid-19: quale l'impatto per le container demurrages e detentions?



avv. Chiara Raggi
Studio Legale Mordiglia
Chiara.Raggi@mordiglia.it

Uno degli aspetti che sta interessando da vicino il mondo dei trasporti e, in particolare, le compagnie di navigazione, le imprese importatrici e gli spedizionieri a seguito dell'emergenza Covi-19 è quello relativo ai costi maturati dai contenitori per demurrage e

detentions ovvero dei costi legati alla ritardata restituzione dei vuoti alla linea o alla prolungata giacenza dei container nelle aree di sosta dei terminal portuali o nei magazzini prima del ritiro da parte del ricevitore (*consignee*) ovvero dello spedizioniere (*freight forwarder*) e/o altro soggetto incaricato dall'avente diritto. L'arrivo di un volume superiore al normale di merci spedite dalla Cina uscita dall'emergenza, la mancanza - sperabilmente momentanea - di liquidità delle imprese italiane per procedere al pagamento delle merci e alla loro importazione e l'impossibilità per le imprese non essenziali di ricevere le merci nei loro magazzini, sono tutti fattori che stanno ingenerando preoccupazione nonché un pericoloso indotto negativo che viene infatti denunciato a più riprese dalle associazioni di categoria interessate. Per capire come funziona il meccanismo di addebito dei costi per *demurrage* e *detentions* dei contenitori da parte delle compagnie di navigazione, occorre fare un passo indietro e cercare di fare chiarezza, quantomeno sulla terminologia impiegata nella prassi dei traffici marittimi internazionali di container. Per *container demurrage* si intende il costo calcolato su base giornaliera, e progressivamente incrementato col decorrere del tempo, che la compagnia marittima pone a carico, indifferentemente, del caricatore o del ricevitore in polizza, per la giacenza del container nelle aree del terminal portuale oltre il periodo di franchigia (*free time*) concesso dalla stessa compagnia. In questo caso, il periodo *free time* decorre, di regola, dal momento in cui il container viene sbarcato dalla nave al terminal portuale. Per *detention* si intende, invece, il costo calcolato, sempre su base giornaliera e progressivamente incrementato col decorrere del tempo, che la compagnia marittima pone a carico del *merchant* per le soste del container al di fuori dell'area del porto, terminal o deposito, sempre oltre il periodo di franchigia che viene concesso dalla stessa compagnia. Nella prassi ordinaria dei traffici marittimi molteplici sono le ragioni che comportano il maturare di tali costi: si pensi alle verifiche della merce disposte dall'autorità doganale in importazione od esportazione, ai sequestri penali della merce in caso di contraffazione o contrabbando, ai fermi amministrativi ma anche conservativi in caso di dispute sulla

proprietà dei beni caricati o semplicemente al venir meno dell'interesse del ricevitore a ritirare la merce. La ritardata o mancata riconsegna dei vuoti e/o il ritardato o mancato ritiro dei container da parte del ricevitore può tuttavia essere anche determinato da cause di forza maggiore o, comunque, da altri eventi non imputabili a responsabilità del ricevitore o del mandatario o dell'ausiliario (pensiamo agli scioperi, alla "congestione" dei terminal, alle avverse condizioni meteorologiche, ecc.) o da altri eventi che impediscano la tempestiva riconsegna del container al porto di destino o il suo ritiro al porto di arrivo. In tale contesto, si inserisce il problema delle *container demurrages* e delle *detentions* amplificato dall'emergenza causata dall'epidemia da Covid-19 e dalle misure di sicurezza e contenimento imposte dalle Istituzioni alle imprese.



Per cercare di dare delle risposte agli operatori, disorientati dall'impatto dell'epidemia e dal rallentamento dei traffici, si osserva in primo luogo che, normalmente, le polizze di carico marittime non prevedono casi di esclusione specifica rispetto al pagamento di tali oneri (i.e. "*force majeure clause*"); ne deriva che, a termini di polizza, tali costi rimarranno a carico del *merchant* ovvero - indifferentemente - del ricevitore in polizza (*consignee*), del caricatore (*shipper*) o, comunque, dei soggetti da essi incaricati per il ritiro o lo svincolo della merce. Le condizioni generali prestampate sul retro delle polizze di carico delle compagnie marittime danno spesso una definizione estremamente ampia di *merchant* tale da ricomprendere, in pratica, una pluralità di soggetti "interessati al carico" (cargo interest). Resta comunque sempre possibile (e consigliabile) negoziare un accordo con le compagnie di navigazione al fine di ottenere una riduzione o comunque uno sconto rispetto a tali costi. Sul punto si ricorda che la FIATA (Federazione Internazionale delle

Imprese di Spedizione, Trasporto e Logistica), ha da ultimo esortato le compagnie di navigazione ad adeguare all'attuale fase di crisi dovuta alla pandemia di Covid-19 le loro politiche tariffarie relative ai costi per l'uso degli spazi delle aree di stoccaggio dei terminal portuali e per l'utilizzazione dei container. In particolare, alla luce della situazione di emergenza, la federazione ha invitato i vettori marittimi e le imprese terminaliste ad esercitare "*senso della misura nell'addebito dei demurrage and detention charges, tenendo conto*" - ha specificato la FIATA - "*delle difficoltà senza precedenti affrontate dal settore delle spedizioni e da altri operatori nell'assicurare la fluidità delle attività di trasporto*". La federazione ha quindi invitato le compagnie di navigazione e gli altri soggetti della catena di trasporto a rifarsi al "principio di incentivazione" (*incentive principle*), termine utilizzato dallo statunitense Federal Marine Council (FMC) quale approccio interpretativo nelle pratiche di applicazione di extra costi relativi alla sosta dei container sui piazzali dei terminal e all'utilizzo dei container. Da un lato, dunque, il diritto delle compagnie di navigazione a pretendere il pagamento di tali costi; dall'altro, l'invito da parte delle associazioni di categoria più rappresentative a trovare un accordo tra le parti. In tale scenario, si ricorda anche la particolarità del nostro ordinamento riguardo alla qualificazione del contratto di utilizzazione dei container con le rilevanti conseguenze che discenderanno anche rispetto ai costi per *demurrage* e *detention* maturati a causa dell'emergenza epidemica. Nell'ultimo decennio la nostra giurisprudenza, ha infatti consolidato l'orientamento secondo cui, la messa a disposizione da parte della compagnia di navigazione dei container utilizzati per il trasporto di merce via mare, non costituirebbe un'obbligazione accessoria al contratto di trasporto, ma un autonomo contratto di locazione di bene mobile. Ne deriva che, secondo tale prevalente filone giurisprudenziale - avallato, da ultimo, anche da una recente pronuncia della corte di appello di Genova (la n. 1676/2019 pubblicata il 16.12.2019) - il contratto di utilizzazione del container non sarà regolato dalla normativa applicabile al trasporto marittimo bensì dalla disciplina del contratto di locazione

stabilita dal codice civile italiano (art. 1755 c.c.). Ad esso sarà quindi applicabile quanto previsto per gli eventi esonerativi della responsabilità quando riconducibili a "cause di forza maggiore". Il codice civile Italiano prevede che il debitore possa andare esente da responsabilità quando dimostri che l'inadempimento alla prestazione di pagamento è dovuto ad una casua a lui non imputabile (art. 1218 c.c.) ovvero quando la prestazione sia diventata, almeno temporaneamente, impossibile "per una causa a lui non imputabile (art. 1256 c.c.). Secondo la giurisprudenza Italiana, tre sono gli elementi che concorrono alla definizione di "forza maggiore": a) la straordinarietà dell'evento; b) l'imprevedibilità, da valutarsi facendo riferimento alla normale capacità media e alla diligenza della parte contraente di prevedere tali eventi; c) l'essere le relative circostanze al di fuori dalla sfera di controllo del debitore. In tale contesto interpretativo, gli ordini delle autorità pubbliche (c.d. "factum principis") non sono considerati automaticamente come eventi di forza maggiore potendo diventare tali nella misura in cui soddisfano i requisiti di cui sopra. A causa dei recenti eventi legati all'epidemia di Covid-19, l'Art. 91 del decreto legge 18/2020 ha introdotto una nuova disposizione in cui si afferma che "Il rispetto delle misure di contenimento stabilite nel presente decreto è sempre considerato ai fini dell'esclusione, ai sensi e ai fini degli articoli 1218 e 1223 del codice civile italiano, la responsabilità del debitore". Va notato che: a) in base a tale disposizione, la forza maggiore viene presa in considerazione solo in relazione al "rispetto delle misure di contenimento" e non all'evento epidemico nel suo insieme; b) tali restrizioni non costituiscono di per sé casi di forza maggiore in quanto devono essere "considerate" dal giudice; c) la causalità deve sempre essere stabilita; il debitore deve dimostrare in che modo la limitazione ha effettivamente influito sulle sue operazioni e sulla sua capacità di eseguire la prestazione. Pertanto, applicando i citati criteri interpretativi, anche in assenza di un'espressa previsione delle parti nella polizza di carico e dunque nel contratto di trasporto (*force majeure clause*), nelle eventuali dispute sul rapporto di utilizzazione dei container con particolare riguardo – per ciò che qui interessa – alle richieste di

pagamento di demurrages e detentios, potranno essere invocati i principi sanciti dal codice civile italiano in materia di esonero da responsabilità per cause di forza maggiore.

Covid-19 e diporto



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it

seguito dell'emergenza legata alla pandemia per il Coronavirus a partire dal DPCM del 9 marzo 2020 tutti gli spostamenti, sono consentiti solo ed esclusivamente per le esigenze di salute, lavoro o necessità, limitazioni quindi che si estendono anche alla navigazione da diporto. La presidenza del Consiglio alle richieste di chiarimenti in relazione alle limitazioni o controlli alle partenze con navi di linea e traghetti rispondeva: "**I trasferimenti in nave da un luogo ad un altro sono ammessi solo per motivi di salute, lavoro o necessità.** Alle partenze sono previsti controlli, in occasione dei quali i viaggiatori dovranno **autocertificare i motivi dello spostamento.** I Presidenti delle Regioni possono ridurre i servizi di trasporto pubblico locale, anche non di linea, per effettuare le dovute sanificazioni e assicurare i livelli essenziali del servizio. Allo stesso modo, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può disporre la cancellazione o la riduzione dei servizi di trasporto via pullman, treno, aereo o nave. In particolare, per la Sardegna è stato previsto che gli arrivi e le partenze dei passeggeri con i traghetti sono possibili solamente previa autorizzazione del Presidente della Regione, sentita l'Autorità sanitaria regionale. Analoghe misure sono state previste per il trasporto marittimo da e verso la Sicilia. Nessuna limitazione è prevista per il trasporto delle merci." Ed ancora chiariva per gli spostamenti per turismo che "**Sull'intero territorio nazionale gli spostamenti per motivi di turismo sono assolutamente da evitare.** I turisti italiani e stranieri che già si trovano in vacanza debbono limitare gli spostamenti a quelli necessari per rientrare nei propri luoghi di residenza, abitazione o domicilio." Le parole usate nel decreto "sono da evitare" lasciano tuttavia spazio a molteplici interpretazioni. Alla domanda se fosse consentito andare in barca da soli il MIT ha risposto: "*Non ci sono specifiche indicazioni nel Dpcm del 9 marzo. Tuttavia – tranne per quei rarissimi casi di persone che vivono nella propria barca – per arrivare alla barca sarà necessario spostarsi, ricadendo quindi nella fattispecie dello "spostamento solo per esigenze lavorative,*

sanitarie o per altre necessità quali l'acquisto di beni di prima necessità". Il decreto non limita né autorizza espressamente l'uso della barca sul punto mancano quindi specifiche indicazioni. Per raggiungere la barca, è però necessario uscire di casa. Allo scopo di impedire la diffusione del virus, gli spostamenti sono ammessi solo in 3 circostanze, che andranno indicate nell'autocertificazione: si può uscire solo per esigenze lavorative, situazioni di necessità e motivi di salute ed il diporto non è legato ad esigenze di questa natura. Ciò significa che un'imbarcazione ben potrà essere condotta, ad esempio, dal Comandante, perché in tal caso ricorre una comprovata esigenza lavorativa. Non sarà possibile, tuttavia, noleggiarla, perché non è possibile uscire di casa per ragioni legate al turismo o allo svago. In data 19 marzo 2020 – il Mit e Ministero della salute hanno firmato il decreto con cui si **fermano le navi passeggeri e sospendono i servizi di crociera per le navi passeggeri italiane e bloccano l'arrivo nei porti italiani delle navi da crociera battenti bandiera straniera** il quale prevede *per le navi battenti bandiera italiana, che le società di gestione, gli armatori e i comandanti delle navi italiane, una volta adottate tutte le misure di prevenzione sanitaria disposte, sono tenuti a sbarcare tutti i passeggeri presenti a bordo nel porto.* La procedura di sbarco prevede che i passeggeri italiani non positivi al Covid 19 possano rientrare con i dispositivi di sicurezza alle loro abitazioni con mezzi non di linea organizzati dall'armatore per avviare il periodo di sorveglianza sanitaria fiduciaria domiciliare. **Da quel momento, le navi battenti bandiera italiana non potranno più imbarcare passeggeri fino almeno al 3 aprile.** Le navi passeggeri battenti bandiera straniera impegnate in servizi di crociera non potranno più fare ingresso nei porti nazionali. Speciali limitazioni sono poi state previste per la Sicilia con il DM 118/2020 del 16 marzo 2020 **che prevede la sospensione dei collegamenti e dei trasporti ordinari delle persone da e per la Sicilia. Regolare, invece, il trasporto merci.** Nel decreto, si specifica che **le persone possono viaggiare su navi adibite al trasporto merci esclusivamente per dimostrate ed improrogabili esigenze, previa autorizzazione del Presidente della Regione. E, ancora, sono consentiti gli spostamenti via mare per i passeggeri da Messina per Villa San Giovanni e Reggio Calabria e viceversa, per comprovate esigenze di lavoro, di salute o per situazioni di necessità.** Il trasporto aereo delle persone, da e verso la Sicilia, è assicurato soltanto per improrogabili esigenze di connessione territoriale con la penisola, esclusivamente presso gli aeroporti di Palermo e Catania, mediante due voli A/R Roma-Catania e due voli A/R Roma-Palermo, uno meridiano e l'altro antimeridiano, con sospensione di tutti gli altri voli compresi quelli internazionali. Per i collegamenti

ferroviari diurni è previsto il mantenimento dei collegamenti minimi essenziali mediante un treno giorno intercity Roma/Palermo e viceversa. Sono soppressi, infine, i servizi automobilistici interregionali. Ed anche per la **Sardegna** sono state adottate analoghe limitazioni con DM 117/2020 con il **quale vengono sospesi i collegamenti e i trasporti ordinari delle persone da e per la Sardegna**. E' consentito quindi solo il trasporto marittimo delle merci sulle navi previste in convenzione e il trasporto marittimo delle persone può eventualmente avvenire soltanto previa autorizzazione del presidente della Regione, e per dimostrate e improrogabili esigenze. Stesso discorso per il trasporto aereo: si viaggia solo tra Roma Fiumicino e l'aeroporto di Cagliari, a patto che le ragioni dello spostamento siano dimostrate e improrogabili, e previa autorizzazione del presidente della Regione Sardegna. Rappresentativa della incertezza normativa è la vicenda che ha visto coinvolto l'Ufficio Locale Marittimo di Lignano Sabbiadoro che aveva dapprima emesso un documento che raccomandava "di avvisare tutta l'utenza diportistica che fino al 3 aprile p.v. (salvo future estensioni del periodo) vige il divieto di mobilità dalla propria abitazione ed è vietato qualsiasi spostamento delle persone fisiche, tra cui anche quelli effettuati con unità da diporto... che non siano strettamente necessari, ovvero per comprovate esigenze lavorative e/o situazioni di necessità". Aggiungendo che "i trasgressori saranno puniti in ossequio al disposto art. 650 del Codice Penale. Il documento tuttavia è stato annullato da un successivo provvedimento. Le notizie di cronaca hanno riportato numerose notizie relative alla denunce a carico dei diportisti che in espressa violazione ai divieti erano in navigazione, la violazione dell'art. 650 c.p. ricordo, infatti, che l'art. 3 del d.l. 23 febbraio 2020, n. 6, prevede che, salvo che il fatto non costituisca più grave reato, il mancato rispetto delle disposte misure di contenimento è punito ai sensi dell'articolo 650 del codice penale: "chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'Autorità per ragione di giustizia o di sicurezza pubblica, o d'ordine pubblico o d'igiene, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino a duecentosei euro". Dal 26 marzo, con l'entrata in vigore del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, le sanzioni sono state rese più severe e immediate. In generale, per chi viola le misure di contenimento dell'epidemia si prevede una sanzione amministrativa in denaro (da 400 a 3.000 euro). Se la violazione avviene mediante l'utilizzo di un veicolo le sanzioni possono arrivare fino a 4.000 euro. Oltre a questo, in caso di violazione delle misure di contenimento previste per pubblici esercizi, attività sportive, ludiche o di intrattenimento, attività di impresa o professionali e

commerciali, può essere imposta la immediata sospensione dell'attività fino a 30 giorni. In caso di reiterazione le sanzioni pecuniarie sono raddoppiate (quindi da 800 a 6000 euro oppure 8.000 euro se commesse mediante l'utilizzo di un veicolo), mentre quella accessoria è applicata nella misura massima. Il mancato rispetto della quarantena da parte di chi è risultato positivo al Covid-19, invece, comporta sanzioni penali: arresto da 3 a 18 mesi e pagamento di un'ammenda da 500 a 5000 euro, senza possibilità di oblazione. In ogni caso, se nel comportamento di chi commette la violazione delle misure di contenimento suddette sono riscontrati gli elementi anche di un delitto, resta la responsabilità penale per tale più grave reato. A partire dal mese di Aprile vi è stata una apertura da parte di alcune regioni che hanno emanato specifiche ordinanze nelle quali nell'ambito della manutenzione sono state ritenute incluse le attività di consegna delle unità costruite quindi autorizzata la manutenzione di carattere artigianale resa da terzi per manutenzione a bordo di imbarcazioni da diporto all'ormeggio la previsione della possibilità di inoltrare richieste per la verifica della sicurezza dell'unità, anche a tutela dei terzi e di profili assicurativi, in tutti i casi in cui i contratti di ormeggio non prevedano la custodia da parte dell'approdo fino alla previsione della possibilità di uscire in barca. Tuttavia il quadro normativo è estremamente variegato in quanto ogni regione nell'ambito della sua potestà normativa ha adottato provvedimenti diversi alleghiamo tabella riassuntiva delle ordinanze emesse.

	MOBILITÀ EXTRAREGIONE	ANDARE IN BARCA PER MANUTENZIONE	PERNOTTARE IN BARCA	USCIRE IN BARCA	FARE IL BAGN
DPCM Italia	NO	NO	NO	NO	Solo a 200 mt d casa
Ordinanze regionali					
Abruzzo	NO	SI	Solo residenti	SI, pesca sportiva	Solo a 200 mt d casa
Campania	NO	Solo cantieri possono	Solo residenti	NO	
Emilia-Romagna	NO	SI	Solo residenti	Lo regola il singolo comune	Lo regola il singolo comune
Friuli-V-G	NO	SI	Solo residenti	SI	Solo a 200 mt d casa
Lazio	NO	SI	Solo residenti	Spostamento cantiere-ormeggio	Solo a 200 mt d casa
Liguria	NO	SI	Solo residenti	SI max 2 persone	Solo a 200 mt d casa
Lombardia	NO	SI	SI	SI	
Marche	NO	SI		SI max 2 persone	SI
Puglia	NO	SI	Solo residenti	SI, pesca sportiva	Solo a 200 mt d casa
Sicilia	NO	SI	SI	SI a fini sportivi (vela)	Solo a 200 mt d casa
Sardegna	NO	SI		Vela nei centri sportivi	
Toscana	NO	SI	Solo residenti	SI max 2 persone	Solo a 200 mt d casa
Veneto	NO	SI	SI	SI a fini sportivi	SI

Emergenza COVID19- Misure di accesso al credito con garanzia pubblica



dott. Giambattista Poggi
Studio Commercialista Poggi & Associati
gb@studiogbpoggi.it

Con il D.L. 8 aprile 2020 n. 23 meglio conosciuto come "Decreto Liquidità" (di seguito il "decreto") lo Stato ha inteso favorire l'accesso al credito alle imprese in crescente crisi di liquidità per effetto dell'emergenza epidemiologica COVID-19 secondo due principali modalità di erogazione di garanzie, in parte complementari e sovrapponibili. **MODALITÀ DI FINANZIAMENTO CON GARANZIA SACE.** Secondo quanto previsto in decreto, per assicurare la necessaria liquidità alle imprese con sede in Italia, colpite dall'epidemia, SACE (società controllata da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.) concederà fino al 31 dicembre 2020 garanzie in favore di banche, istituzioni finanziarie ecc. disponendo un impegno finanziario di 200 miliardi di euro, di cui almeno 30 miliardi destinati al supporto delle PMI secondo l'accezione comunitaria. Trattasi, quindi, non solo di tutte le imprese di qualsiasi dimensione, ma anche di lavoratori autonomi e i liberi professionisti titolari di partita IVA. Le PMI potranno quindi beneficiare della garanzia SACE a prima richiesta, esplicita, irrevocabile e incondizionata, fermo restando che le PMI dovranno aver preliminarmente esaurito il plafond massimo disponibile per ottenere coperture da parte del Fondo di garanzia per le PMI (cfr. successiva modalità di finanziamento). Il decreto precisa che le imprese beneficiarie alla data del 31 dicembre 2019 non dovranno risultare classificate nella categoria delle imprese in difficoltà (secondo la definizione comunitaria) né presentare al 29 febbraio 2020 esposizioni deteriorate, dovendosi inoltre assumere l'impegno di non approvare la distribuzione di dividendi e di gestire i livelli occupazionali attraverso accordi sindacali. La garanzia potrà coprire nuovi finanziamenti concessi all'impresa entro il 31 dicembre 2020, di durata non superiore a 6 anni, con la possibilità per le imprese di avvalersi di un preammortamento di durata fino a 24 mesi. Si precisa che il finanziamento dovrà necessariamente coprire costi del personale, investimenti o capitale circolante impiegati in stabilimenti

produttivi e attività imprenditoriali ubicati in Italia e, inoltre, non potrà risultare superiore al maggiore tra i seguenti importi: a) 25% del fatturato 2019, come risultante dal bilancio approvato ovvero dalla dichiarazione fiscale; b) il doppio dei costi del personale dell'impresa relativi al 2019, come risultanti dal bilancio ovvero dai dati certificati se l'impresa non ha ancora approvato il bilancio. La percentuale massima di garanzia risulta fissata al 90% dell'importo finanziato per imprese con meno di 5.000 dipendenti in Italia e valore del fatturato fino a 1,5 miliardi di euro per poi decrescere all'80% e 70% in funzione del maggior ammontare di fatturato e di numero di dipendenti. Le commissioni varieranno in funzione della dimensione e del tempo: per le PMI dallo 0,25% il primo anno, all' 1% dal quarto al sesto mentre per le imprese più grandi risulteranno invece pari a 0,5% fino al 2% dal quarto al sesto. **MODALITÀ CON GARANZIA DEL FONDO CENTRALE DI GARANZIA PMI.** Si premette che il Fondo, istituito dall'art.2, c.100, L. 662/1996, è gestito da Mediocredito Centrale S.p.A. (Istituto bancario a partecipazione pubblica) per sostenere programmi di investimento delle PMI italiane operanti in diversi settori produttivi, offrendo una garanzia pubblica a fronte di finanziamenti concessi dalla banca. Secondo quanto previsto in decreto, il Fondo potrà prestare garanzie dirette alle banche per affidamenti concessi a seguito di richiesta dei enti affidanti, potendo altresì essere richieste al Fondo controgaranzie a prima richiesta o sussidiarie emesse da Confidi (Consorzi e Cooperative di garanzia collettiva fidi) o da altri Fondi di garanzia. Rispetto al D.L. "Cura Italia", il decreto prevede l'innalzamento della percentuale di copertura della garanzia diretta al 90% dell'ammontare di ciascun finanziamento, previa autorizzazione della Commissione Europea. La percentuale di copertura della riassicurazione è incrementata al 100% dell'importo del finanziamento garantito dai Confidi o da altro fondo di garanzia per garanzie da questi rilasciate in misura non superiore al 90%. La garanzia potrà essere resa dal Fondo per ogni singola impresa fino all'importo massimo di euro 5 milioni per affidamenti con durata non superiore ai 72 mesi a favore di imprese con numero di dipendenti non superiore a n. 499 (numero medio annuo di unità

lavorative occupate, U.L.A.). L'ammontare delle operazioni finanziarie non potrà superare in alternativa: a) il doppio della spesa salariale annua del beneficiario per il 2019 o per l'ultimo anno disponibile - nel caso di Imprese costituite a partire dal 1° gennaio 2019; b) il 25% del fatturato totale del beneficiario nel 2019; c) il fabbisogno per costi del capitale di esercizio e per costi di investimento nei successivi 18 mesi, nel caso di PMI, e nei successivi 12 mesi, nel caso di Imprese con numero di dipendenti non superiore a n. 499; tale fabbisogno è attestato mediante apposita autocertificazione resa dal beneficiario. Da rilevare che la garanzia tramite il Fondo potrà essere concessa anche in favore di beneficiari finali che presentano, alla data della richiesta di garanzia, esposizioni classificate come "inadempienze probabili" o "scadute o sconfinanti deteriorate" purché la predetta classificazione non risulti precedente al 31 gennaio 2020 ed ancorché in data successiva al 31 dicembre 2019 le imprese richiedenti siano state ammesse alla procedura del concordato con continuità aziendale, abbiamo stipulato accordi di ristrutturazione o abbiano presentato un piano attestato ai sensi della Legge Fallimentare; in tal caso le esposizioni non dovranno risultare classificabili come deteriorate potendosi ragionevolmente presumere il loro integrale rimborso a scadenza. Sempre secondo il decreto, previa autorizzazione della Commissione europea, risulteranno inoltre ammissibili alla garanzia del Fondo - con copertura al 100% sia in garanzia diretta sia in riassicurazione - i finanziamenti di importo non superiore a euro 25.000 in favore di PMI e di persone fisiche esercenti attività di impresa, arti o professioni la cui attività d'impresa risulti danneggiata dall'emergenza sanitaria sulla base di dichiarazione autocertificata, purché tali finanziamenti prevedano: a) un importo non superiore al 25% dell'ammontare dei ricavi del soggetto beneficiario, come risultante dall'ultimo bilancio depositato o dall'ultima dichiarazione fiscale presentata alla data della domanda di garanzia, ovvero, per i soggetti beneficiari costituiti dopo il 1° gennaio 2019, da altra idonea documentazione, come autocertificazione; b) l'inizio del rimborso del capitale non prima di 24 mesi

dall'erogazione; c) la durata fino a 72 mesi. In relazione agli interessi applicabili a detti finanziamenti (fino a euro 25.000) il decreto appare ben poco comprensibile dovendo essere determinati "sommando al Rendistato (il rendimento medio ponderato di un paniere di titoli di Stato) con vita residua da 4 anni e 7 mesi a 6 anni e 6 mesi la differenza tra il CDS banche a 5 anni ed il CDS ITA a 5 anni, maggiorato dello 0,20%". Salvo gli attesi chiarimenti, sembrerebbe quindi che ai predetti finanziamenti, oltre alle spese d'istruttoria e ad altri oneri bancari, verrà applicato un tasso di interesse di poco inferiore al 2%. Per gli stessi finanziamenti, il rilascio della garanzia dovrebbe avvenire in modo automatico e gratuito, ovvero senza alcuna valutazione da parte del Fondo: la banca potrà pertanto erogare il finanziamento con la sola verifica formale del possesso dei requisiti, senza attendere l'esito dell'istruttoria del gestore del Fondo medesimo. Inoltre il decreto prevede che per i finanziamenti, ove concessi a imprese con ricavi non superiori a 3,2 milioni di euro, la garanzia potrà arrivare al 100% della copertura grazie all'intervento dei Confidi o di altri fondi di garanzia (per prestiti di importo comunque non superiore al 25% dei predetti ricavi). Da segnalare infine, quale misura di rilevante potenziale interesse, che sono ammissibili alla garanzia del Fondo, per la garanzia diretta nella misura dell'80% e per la riassicurazione nella misura del 90% dell'importo garantito dal Confidi o da altro Fondo di garanzia, i finanziamenti a fronte di operazioni di rinegoiazione del debito del beneficiario, purché il nuovo finanziamento preveda l'erogazione allo stesso beneficiario di credito aggiuntivo in misura pari ad almeno il 10% dell'importo del debito accordato in essere del finanziamento oggetto di rinegoiazione: in sintesi un finanziamento chirografario di 100, a breve o a medio/lungo, senza garanzie potrà essere rinegoziato e "sostituito" con un finanziamento a medio/lungo anche molto più elevato, esempio 250, garantito all'80% dallo Stato. La banca vedrà così ridursi il suo rischio per effetto dell'elevata garanzia pubblica e l'impresa potrà ottenere liquidità aggiuntiva, nell'esempio di 150, da rimborsare in un arco temporale più lungo a condizioni di tasso più vantaggiose (possibile soluzione "win-win"). La banca dovrà comunque

valutare la capacità di rimborso del maggior importo, ma la presenza della garanzia statale faciliterà la possibilità di trovare un punto di incontro di reciproca soddisfazione con l'impresa; stante l'interesse della Banca a trasferire i rischi sullo Stato, le condizioni di tasso in fase di rinegoziazione dipenderanno dal rapporto di "forza contrattuale" tra le parti. Da considerare, peraltro, che se al momento dell'erogazione il credito da finanziamento assistito dal Fondo PMI quale garante è qualificabile come credito chirografario, in caso di surrogazione del garante in quella del creditore originario a seguito di possibile escussione, il credito del Fondo si trasformerà *ex lege* in credito privilegiato "postergato" solo ai debiti prededucibili (spese di giustizia e ai crediti ex art. 2751 bis codice civile (da lavoro dipendente, professionale, artigiano, cooperativo ecc.), come tale sostanzialmente non falcidiabile in caso di concordato preventivo, di accordo di ristrutturazione dei debiti ecc. Infine si segnala che per le operazioni per le quali Banche o Intermediari finanziari abbiano accordato (anche di propria iniziativa) la sospensione del pagamento delle rate di ammortamento, o della sola quota capitale, ovvero l'allungamento della scadenza dei finanziamenti a causa dell'emergenza da Covid-19, su operazioni ammesse alla garanzia del Fondo, la durata della stessa garanzia è estesa in conseguenza. **Considerazione finale.** Le misure di accesso agevolato al credito previste dal decreto comportano tutte un maggiore indebitamento delle imprese verso il sistema bancario che come tale dovrà essere rimborsato. Di conseguenza l'impresa dovrà effettuare un'attenta preliminare pianificazione delle proprie dinamiche finanziarie, dotandosi se del caso di adeguati strumenti e competenze per poter assumere scelte prudenziali e coerenti. Solo una scelta ponderata e coerente inizialmente tesa a procurare il fabbisogno finanziario necessario a sostenere la gestione operativa nella fase di ripresa post emergenza sanitaria, potrà garantire l'effettiva capacità di rimborso prospettata, evitando situazioni di tensione finanziaria e probabili inadempimenti di rimborso del finanziamento nei termini previsti.

COVID 19 – SOLIMARE tra benefici e limiti



avv. Serena Giovidelli
Studio Legale Cimmino Carnevale
De Filippis
serena.giovidelli@ccda.it

Il tema Covid 19 in ogni sua prospettiva inonda ormai da mesi i nostri pensieri, le nostre preoccupazioni, le nostre giornate, la nostra libertà, drasticamente limitata per sconfiggere un virus che solo la solitudine oggi può debellare, consentendoci domani di tornare alla nostra normalità, alle nostre abitudini, al nostro lavoro, in ufficio, per strada o per mare. Ed è proprio soffermandomi su quest'ultimo aspetto e sui supporti economici previsti per le imprese marittime ed i marittimi stessi che nasce questo articolo, consapevole che il "mare" ed i suoi operatori richiedono specialistici e peculiari interventi protettivi. Ricordiamo a noi stessi che nel 2014, in applicazione delle disposizioni di cui alla Legge 92/12, è stato stipulato a livello nazionale l'accordo sindacale tra Confitarma, Fedarlinea, Federimorchiatori e le rappresentanze sindacali FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI per costituire il cd Fondo di solidarietà bilaterale SOLIMARE, poi esteso, in virtù di un ulteriore successivo accordo sindacale, alle imprese esercenti il servizio di rimorchio portuale in concessione. A livello normativo, poi, nel 2015, il Decreto Interministeriale n. 90401/2015 ha istituito presso l'INPS il fondo stesso, mentre quello n. 95933/2016 ne ha ampliato l'ambito di operatività, in virtù delle norme contenute nel D.Lgs 148/2015 relativo agli ammortizzatori sociali, in costanza di rapporto di lavoro di diritto comune. Ed invero, tale Fondo, in ragione della finalità garantistiche cui è preordinato, è destinato ad attuare interventi a tutela del reddito del personale marittimo, del personale amministrativo e di terra nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa quando le stesse sono determinate dalle medesime cause previste in materia di integrazione salariale ordinaria e straordinaria e, quindi, in caso di: i) eventi straordinari e non imputabili all'impresa armatoriale o

ai lavoratori, ovvero determinati da situazioni temporanee di mercato; ii) di ristrutturazioni, riorganizzazioni o conversioni aziendali; iii) crisi aziendali; iv) fallimento, concordato preventivo, liquidazione coatta amministrativa e amministrazione straordinaria. Detti meccanismi di solidarietà per essere riconosciuti passano attraverso un preliminare confronto sindacale che è da ritenersi completato solo dopo 25 giorni l'invio della prima informativa. Da un punto di vista economico, gli stessi consistono nella erogazione di un assegno ordinario di importo pari alla integrazione salariale, anticipata dal datore di lavoro. A questo punto occorre chiedersi: tale intervento è applicabile al caso di epidemia da Covid 19? Tale integrazione solidaristica è concessa ai lavoratori amministrativi di terra delle imprese marittime ed ai lavoratori marittimi. Ma per lavoratori marittimi, chi si intende, stante la sussistenza di ben tre ruoli di collocamento diversi? Ebbene, e quanto al primo quesito, appare ormai sostenibile, in seguito agli interventi governativi in materia di cassa integrazione che hanno espressamente individuato nel "COVID 19" la causa legittimante l'accesso alle relative prestazioni salariali, che l'epidemia *de qua* integri a tutti gli effetti di legge anche quella "causa non imputabile all'impresa armatoriale, né tanto meno ai lavoratori" idonea all'attivazione anche delle prestazioni del Fondo SOLIMARE (ancorchè il decreto lo abbia incomprensibilmente del tutto ignorato) A tutt'oggi, invece, richiede una più attenta valutazione l'individuazione dei lavoratori marittimi beneficiari delle norme solidaristiche, leggendo negli accordi e nei decreti vigenti che le stesse si applicano solo ai lavoratori marittimi in CRL ed a quelli in Turno Particolare. I primi, invero, non pongono alcun dubbio interpretativo, trattandosi, come noto, di personale iscritto, appunto nella cd. Continuità di Rapporto di Lavoro e come tali di veri e propri dipendenti dell'armatore al pari dei lavoratori "di terra". La caratteristica di tale regime contrattuale sta invero nel fatto che i marittimi ivi iscritti, alternano un periodo di lavoro a bordo ed un periodo a terra per riposi compensativi senza interrompere il contratto di arruolamento, ovverosia percependo la retribuzione anche durante il periodo

trascorso a terra. Agli stessi, pertanto, i benefici del Fondo Solimare trovano applicazione sia durante il periodo di effettivo imbarco sia durante quello a terra. Di più difficile qualificazione giuridica sono invece i marittimi iscritti nel cd. Turno Particolare che, come noto, costituisce una mera "lista" nella quale vengono inseriti i marittimi di fiducia dell'armatore. Da un punto di vista contrattuale, tale fattispecie, a differenza della prima, si caratterizza per la stipulazione di una convenzione di arruolamento al momento dell'imbarco che si risolve con lo sbarco, *ergo*: con la fine del contratto. Una volta a terra, tali marittimi non percepiscono più alcuna retribuzione da parte dell'armatore e, dopo un fisiologico periodo di riposo (pari all'incirca al 33% del periodo trascorso a bordo) possono iscriversi al turno cui appartengono, in attesa di una nuova chiamata. La peculiare struttura contrattuale di tali convenzioni ha fatto sì che, sia nei CCNL di riferimento che a livello dottrinario, si sia consolidato il principio per cui tali marittimi, quindi, fanno parte dell'organico dell'armatore solo durante la fase attiva, ovvero nel periodo in cui si trovano a bordo delle navi presso il cui Turno Particolare sono iscritti. Tant'è che anche le norme relative alla protezione dei lavoratori in materia di licenziamenti, ad esempio, sono ai medesimi applicabili solo durante tale periodo. Viceversa, dopo lo sbarco, alcun rapporto di lavoro sussisterebbe tra i marittimi e l'armatore. Dal canto suo la giurisprudenza, da una risalente apertura che l'ha vista condividere l'assetto contrattuale innanzi descritto, è passata ad un approccio di rottura, negando che la convenzione di arruolamento a tempo indeterminato possa avere caratteristiche diverse da un contratto a tempo indeterminato "classico" fino ad approdare, negli ultimi arresti, ad una posizione mediana, parlando, con riferimento al periodo a terra, di mera sospensione non retribuita del rapporto di lavoro. Se dunque è questo il quadro contrattuale sinteticamente descritto nel quale ci muoviamo, appare evidente che quando l'accordo sindacale ed il consequenziale decreto interministeriale si riferiscono al *personale in Turno Particolare*, stante anche l'inequivocabile richiamo ai contratti collettivi nazionali di lavoro cui è rinviata la relativa definizione e regolamentazione giuridica, intendono

solo il personale in forza, *rectius*: effettivamente imbarcato al momento della domanda. Come detto, quelli temporaneamente a terra non sono considerati "in costanza di rapporto di lavoro" e come tali non risultano coperti dalla normativa *de qua*. E se pertanto questo è vero, e lo è, per motivi storici e sociali così radicati nel diritto del lavoro marittimo che non è possibile, giammai in questo epocale momento, stare ad esaminare, appare quanto mai opportuno che le competenti istituzioni si sensibilizzino sul punto, da un lato, estendendo gli strumenti protettivi in corso di definizione anche ai lavoratori marittimi non rientranti nelle specialistiche coperture di settore, totalmente ignorati e nondimeno meritevoli di tutela e, dall'altro, chiarendo, nell'ambito nello stesso Decreto istitutivo del Fondo SOLIMARE, in quali specifici casi i marittimi in TP possono beneficiare della relativa copertura, giacchè, a ben vedere, pare ne restino fuori più di quanti ne siano inclusi.

Ripartiamo con la Nautica



dott.ssa Cinzia Farinetti
 Studio Commercialista Poggi &
 Associati
farinetti@dotcompff.com

Il Decreto n° 18/2020 firmato dal Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti in data 13 Aprile segna una prima importante apertura nel mondo delle attività economiche legate alla nautica da diporto. In particolare, prendendo lo spunto dalle attività consentite, inserite nel DPCM del 10 aprile, vengono autorizzate, tra le altre, "le attività di manutenzione e propedeutiche alla consegna dei mezzi navali già allestiti da parte dei cantieri ed il loro spostamento dal cantiere all'ormeggio." il tutto previa comunicazione al Prefetto ed all'Autorità Marittima competente ed ottenuto l'assenso delle parti sociali. Tale iniziativa, seguita nell'immediato successivo anche da altre regioni, la Toscana ed il Lazio, è stato il frutto di un'attenta analisi concordata tra i Governi Centrale e Locale

e le Associazioni di categoria. Le spinte di Confindustria Nautica, Assonautica Italiana e di molti altri, compresi illustri imprenditori del settore (meritevole l'intervista di Alberto Amico apparsa sul Secolo XIX di Genova del 17 Aprile) hanno trovato una sintesi in un provvedimento che ha aperto uno spiraglio importante per il riconoscimento di un settore che, data la sua parziale stagionalità e considerando che ha i maggiori competitor in paesi nord europei non soggetti al *lockdown*, rischia di chiudere l'anno 2020 ancora prima di iniziarlo. Il decreto in menzione ha tuttavia aperto la via solo ad una parte delle attività legate all'economia nautica e non a tutti i soggetti. Infatti, attualmente risultano permesse, esclusivamente ai professionisti del settore, le seguenti attività: 1. Sorveglianza ed assistenza all'ormeggio sia diurna che notturna; 2. Manutenzione in acqua per interventi urgenti atti al mantenimento in sicurezza delle imbarcazioni stazionanti nei porti turistici, nelle marine, nei cantieri nautici e nelle aree in concessione alle associazioni sportive; 3. Alaggio, varo, spostamento e taccatura a terra per comprovati motivi di urgenza di imbarcazioni da diporto, da pesca, del soccorso e delle forze armate; 4. Riparazione e manutenzione agli apparati motore delle unità descritte in precedenza. Le associazioni di categoria hanno sottolineato che, per una reale messa in sicurezza del patrimonio e dell'economia legate alla nautica, occorrerebbe concedere l'accesso alle banchine sia agli armatori privati che a coloro che svolgono le attività di charter e noleggio, alle associazioni sportive dilettantistiche legate alla vela, alle scuole nautiche ed ai gruppi subacquei, per citarne alcuni, così da garantire agli stessi di ispezionare le imbarcazioni ed eventualmente rimediare ai danni occorsi nel periodo di mancata vigilanza. Questo risultato, auspicato nel Decreto di Aprile, conta sul fatto di aver fornito alle istituzioni, Palazzo Chigi in primis, ma anche alle Regioni, uno studio dettagliato atto "a dimostrare tecnicamente il basso impatto di rischio delle attività nautiche" (cit. Saverio Cecchi, Presidente di Confindustria Nautica), in quanto attività spesso svolte all'aria aperta e da squadre di lavoratori di modeste dimensioni, per lo più artigiani e professionisti che possono lavorare a distanza di sicurezza

se non alternativamente. Importanti contributi sono stati forniti ai governatori locali dalle associazioni presenti sul territorio, tra le altre Genova For Yachting, Liguria For Yachting, Assagenti, hanno messo a disposizione le loro competenze al fine di coadiuvare la riapertura di tutte le attività legate alla filiera nautica, siano esse produttive o di servizi, nel pieno rispetto delle norme di sicurezza emergenziali necessarie in questo momento. In particolare, è stato evidenziato come il turismo legato al mondo degli yacht, anche di grandi dimensioni, possa costituire un importante volano per il rilancio turistico dell'Italia e possa essere gestito a rischio contenuto, essendo strutturalmente organizzato in modo da viaggiare con ristretti gruppi di persone (massimo 12 ospiti a bordo più l'equipaggio) e con canali di accesso alla terraferma facilmente controllabili. La possibile riapertura dei porti e delle banchine anche per l'attività turistica, pone l'attenzione su un aspetto giuridico, rimasto inattuato, di notevole importanza per ciò che riguarda nello specifico le prestazioni di servizi di locazione, anche finanziaria, di noleggio e simili. La legge di bilancio 2020, approvata il 27 dicembre scorso, ai commi 725 e 726 dell'art. 1, al fine di dirimere una controversia nata a livello europeo "per prevenire casi di doppia imposizione, di non imposizione o di distorsione di concorrenza ai fini dell'imposta sul valore aggiunto", ha di fatto colmato un vuoto normativo che aveva generato nel tempo una prassi consolidata, ma censurata dalla Comunità Europea. La norma, richiamando l'art 7 quater, 1 c, lett. e) del DPR 633/72 il quale, in deroga al criterio della territorialità dettato dall'art. 7 ter, sancisce che debbano considerarsi territorialmente rilevanti ai fini iva: " *le prestazioni di servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili, a breve termine, di mezzi di trasporto quando gli stessi sono messi a disposizione del destinatario nel territorio dello Stato e sempre che siano utilizzate all'interno del territorio della Comunità...*", ha stabilito che l'eventuale utilizzo delle imbarcazioni da diporto fuori dell'Unione Europea debba necessariamente essere dimostrato con adeguati mezzi di prova. La questione, ormai nota, trae origine dalla Direttiva 2006/112/CE che consente agli Stati membri di non tassare la

fornitura di un servizio, se l'utilizzo ed il godimento effettivi avvengono al di fuori del territorio dell'Unione Europea. Nel caso di specie, prima della legge di bilancio 2020, le linee guida per l'applicazione dell'Iva sulle prestazioni dei servizi sopracitati, utilizzati sia all'interno sia all'esterno delle acque territoriali comunitarie, erano contenute nella circolare 49/02 dell'Agenzia delle Entrate. In tale documento veniva data la possibilità, tenuto conto della obiettiva difficoltà a seguire con precisione gli spostamenti in mare delle navi, di applicare delle percentuali presuntive di tassazione sui compensi percepiti a seconda delle dimensioni e della tipologia delle imbarcazioni. Il comma 725, art. 1, della legge 27 dicembre 2019, n° 160 nel porre fine all'utilizzo di percentuali prestabilite di imponibilità dei corrispettivi ancorate a parametri dimensionali o strutturali, demanda ad un provvedimento dell'Agenzia delle Entrate, da emanare entro 60 giorni dalla pubblicazione in G.U. della legge di bilancio 2020, l'individuazione delle modalità e dei mezzi idonei atti a dimostrare l'effettività dell'utilizzo fuori dell'Unione Europea. Ad oggi nessun provvedimento attuativo è stato emanato, seppur l'applicazione, come sancito dal comma 726, sarebbe dovuta partire dal 1° aprile di quest'anno. Tale mancanza di tempestività risulta particolarmente pregiudizievole per l'attività di charter nautico che si auspica possa ripartire nell'imminente futuro. Chi volesse offrire un servizio di noleggio con partenza da un porto italiano ed un percorso programmato dentro e fuori le 12 MN, in questo momento, non sarebbe in grado di quantificare compiutamente il corrispettivo da chiedere al cliente. La situazione di incertezza, dovuta a quanto appena richiamato, risulta ulteriormente appesantita dal fatto che la Francia, che rappresenta il maggior competitor per il mercato italiano, pur avendo approvato in data 29/01/2020 un *Bulletin Officiel des Finances Publiques-Impôts*, in cui recepiva i dettami imposti dalla Comunità Europea in tema di cancellazione dei criteri forfettari, ha poi concesso in data 30 Marzo, all'interno di una serie di misure atte a contenere le conseguenze economiche da Covid 19, che ancora per il 2020, o almeno finché non sarà rientrata l'emergenza in corso, si possa tornare ad applicare la normativa

previgente e la relativa prassi "forfettaria". Al fine di non perdere un importante comparto dell'attività economica legata alla nautica, considerando anche che il turismo nautico coinvolge trasversalmente molte altre attività, si auspica che si possa arrivare nel più breve tempo possibile a colmare tale lacuna. Peraltro, pur non volendo ritornare al passato, come fatto dai vicini francesi, potrebbero venire in ausilio gli strumenti elettronici, come ad esempio l'AIS (*Automatic Identification System*). Tale apparecchio, riconosciuto a livello mondiale, permette a chi ha installato un ricevitore di identificare in modo automatico le imbarcazioni dotate di un dispositivo di trasmissione AIS (detto anche transponder o transceiver). Lo scopo dell'AIS è fornire una serie di informazioni sulle navi presenti nelle immediate vicinanze. Queste comprendono principalmente l'identificazione, il tipo di unità, la posizione, la rotta, la velocità. Queste informazioni possono essere visualizzate su schermo e usate dal sistema di pilotaggio per dare un allarme in caso di rotta di collisione. I dati trasmessi consentono inoltre alle autorità marittime di monitorare i movimenti delle navi. Tale strumento, già obbligatorio per le navi commerciali oltre una certa dimensione e già noto all'Agenzia delle Entrate in quanto annoverato nella Risoluzione 6/E del 2018 tra gli strumenti atti a fornire la documentazione ufficiale necessaria per la qualificazione di nave adibita all'alto mare, potrebbe essere utilizzato anche come mezzo di prova adeguato nella fattispecie di cui si è trattato.

INDEX

avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino</i>	Contratti di trasporto ai tempi del COVID-19	1
avv. Daniela D'Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	La Dogana interviene per il Covid-19	7
avv. Francesca D'Orsi <i>Studio Legale D'Orsi</i>	Covid-19: prime riflessioni in tema di assicurazioni merci	2
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	COVID 19 - SOLIMARE tra benefici e limiti	13
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	L'impatto dell'emergenza Coronavirus sui contratti - conseguenze e rimedi	4
dr. Gianbattista Poggi <i>Studio Poggi & Associati</i>	Emergenza COVID19-Misure di accesso al credito con garanzia pubblica	11
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	Covid-19 e diporto	10
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Emergenza Covid-19: quale l'impatto per le container demurrages e detentions?	8
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale Associato TDP</i>	Coronavirus e trasporto ferroviario	5
avv. Martina Iguera <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	Covid-19 e giustizia civile italiana	6
dott.ssa Cinzia Farinetti <i>Studio Commercialista Poggi & Associati</i>	Ripartiamo con la Nautica	14

LexTrasporti

mensile di divulgazione del diritto dei trasporti - indipendente a diffusione gratuita

sito: www.lextrasporti.it - email: info@lextrasporti.com

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 - Genova

Registrata presso il Tribunale di Genova - codice ISSN 2284-4627

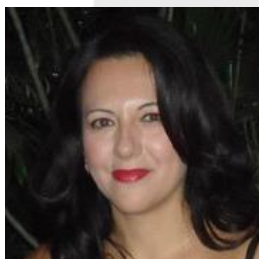
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



dr. Luca Florenzano
direttore responsabile di **LexTrasporti**
Cell. 333 333342 - luca@florenzano.it



avv. Cecilia Vernetti
ViceDirector **LexTrasporti**
Studio legale Camera Vernetti
Via Bacigalupo, 4/19 - 16122 Genova
Tel.010.5530204 Fax 010.819243
c.vernetti@slcamera.it



avv. Daniela Aresu
Studio Legale Aresu
Via Roma 69 09124 Cagliari
Tel.070.654169 Fax 070.6401358
danielaaresu@tiscali.it
avv.danielaaresu@legalmail.it



Avv. Guglielmo Camera
Studio legale Camera Vernetti
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova -
Tel.010.5530204 Fax 010.819243
g.camera@slcamera.it



avv. Daniela D'Alauro
Studio Legale Turci
Via R. Ceccardi 4/30 Genova
16121 Tel: 0105535250 Fax: 0105705414
Via Vittor Pisani, 12A Milano 20124
Tel: 02.36563276 Fax: 02.36567568
danieladalaura@turcilex.it



avv. Simona Coppola
Studio Legale Garbarino Vergani
Sal. S.Caterina, 4/11 Genova 16121
Tel.0105761161 Fax 0105958708
Via Emerico Amari,8 Palermo 90139
Tel.0918486010 Fax 0918486010
Via Polesine 10/A Taranto 74100
Tel.0999908000 Fax 0999908000
Cell. 3311782917
simonacoppola@garbamar.it
garbamar@garbamar.it



avv. Francesca D'Orsi
Studio legale Avv. Francesca d'Orsi
Viale delle Milizie 48 00192 ROMA -
tel.06.37512408 fax 06.3723083
francescadorsi@hotmail.com



avv. Claudio Perrella
Studio legale LS LexJus Sinacta
Via D'Azeglio 22 - 40123 Bologna
Tel. 051 232495 Fax 051230407
c.perrella@lslex.com



avv. Margherita Pace
Studio Legale Associato TDP
Tracci - Dell'Utri Vizzini - Pace
Via XX Settembre 8/7, 16121 Genova
Tel 010-261472 - Fax 010-5302782
Corso Lodi 12, 20135- Milano
Unilever House, 100 Victoria Embankment,
London EC4V 0DY
studio.tdp@live.it
www.studiolegaletdp.it



avv. Fabio Pieroni
SICCARDI BREGANTE & C.
Via XX Settembre 37/6 - 16121 Genova
Tel. 010 543951 Fax 010 564614
Piazza E. Duse, 1 - 20122 - Milano
Tel. 02 76340372 Fax 02 76003764
f.pieroni@siccardibregante.it



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo
Via Assarotti 48/1 - 16121 Genova Tel.
010.5958086 Fax 010.5538888
barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it
barbara.pozzolo@ordineavvgenova.it



avv. Chiara Raggi
Studio Legale Mordiglia
 Via xx Settembre 14/17 – 16121 Genova
 Tel.010.586841 - Fax 010.562998
chiara.raggi@mordiglia.it
 PEC chiara.raggi@ordineavvgenova.it



avv. Giancarlo Soave
 Via Goffredo Mameli, 1/2 - 16122 - Genova
 Tel.010.819039 010.819092
 Fax 010.810993
 Cell. +393488121894
avvgiancarlosoave@legassinfo.it
 PEC studiolegalesoave@pec.legassinfo.it



avv. Serena Giovidelli
 Studio Legale
 Cimmino Carnevale De Filippis
 Via A. De Gasperi n. 55- 80133 Napoli
 Tel.081 5515138 - Fax 081 5515139
 Email: serena.giovidelli@ccda.it
 Pec: serenagiovidelli@pec.it



Studio Legale Associato TDP
 Tracci - Dell'Utri Vizzini - Pace
 Via XX Settembre 8/7, 16121 Genova
 Tel 010-261472 - Fax 010-5302782
 Corso Lodi 12, 20135- Milano
 Unilever House, 100 Victoria Embankment,
 London EC4V ODY_
studio.tdp@live.it
<http://www.studiolegaletdp.it>



Avv. Massimiliano Grimaldi
 Grimaldi Studio Legale
 Via Dante, 2, Palazzo della Borsa
 16121 Genova
 Tel. - Fax + 39 010 55 333 05
gsl@grimaldistudiolegale.com
segreteria@grimaldistudiolegale.com



dr. GianBattista Poggi
 Studio Poggi & Associati
 Via XX Settembre 18/5, 16121 - Genova
 Tel.010.542724 - Fax 010.583875
 Cell. 335.5651302
 Email gb@studiogbpoggi.it
 Pec gbpoggi@legalmail.it



avv. Martina Iguera
 Studio Legale Camera Vernetti
 Via Bacigalupo, 4/19 - 16122 Genova
 Tel.010.5530204 Fax 010.819243
m.iguera@slcamera.it

Comitato Scientifico

- Prof. Avv. Giorgia BOI**
- Prof. Avv. Pierangelo CELLE**
- Prof. Avv. Massimo DEIANA**
- Prof. Avv. Andrea LA MATTINA**
- Prof. Avv. Marco LOPEZ DE GONZALO**
- Avv. Aldo MORDIGLIA**
- Avv. Mauro FERRANDO**
- Avv. Emilio PIOMBINO**
- Prof. Avv. Carlo ROSSELLO**
- Prof. Avv. Leopoldo TULLIO**
- Avv. Marco TURCI**

Lex Trasporti

- M E N U
- Home
 - La rivista sfogliabile
 - La rivista In Pdf
 - La rivista In TxT
 - Le Conversazioni
 - La struttura
 - Le collaborazioni
 - Le News
 - Gli eventi segnalati
 - Spazio Redazione
 - I Contatti



Lex Trasporti
 rivista di diritto del di fronte a ogni il
 infanzia e ufficio g r d d d
 email: info@lextrasporti.com
 Zaira Rossetti Via Sallustiana 41/2
 16122 - Genova

ISSN 2034-4827
 Registro presso Tribunale di Genova
 n. 22019 del 24/02/01
 Direzione Diritto marittimo
 Luca Florenzano

Milano



Prossimo numero



Italia in Notizie



**VISIT OUR WEBSITE
 WWW.LEXTRASPORTI.COM**

Shipping and Insurance

... Nuove frontiere:
 ... esperienze, criticità e prospettive.

BLITZ - UNIVERSITÀ in Genova via Via Balbi, 40 - 16126, Genova - Italia

Venerdì, 26 maggio 2016
 dalle ore 15.00 alle 18.00

Il programma di convegno prevede la partecipazione di Luca FLORENZANO direttore di "LexTrasporti" ad i seguenti interventi:

- Guglielmo CAMERA** - Studio legale CAMERA VERNETTI
 introduce e modera il convegno
- Gian Paolo RUSSO** - CAFIMAR
 Shipping opportunities in developing countries
 Le opportunità dello shipping nei paesi emergenti
- Mauro IGUEIRA** - CAMBIASO RISSO
 Shipping and insurance in Far East
 Shipping e assicurazione in Far East
- Marco CALABRIA** - MARE Marine Expert
 Challenges of globalized shipping for marine experts
 Globalizzazione dello shipping e nuove sfide dei periti
- Richard GUNN** - Studio Legale REED SMITH
 The Marine Insurance Act 2015 - an overview of main changes
 Il Marine Insurance Act 2015 - Uno sguardo ai principali cambiamenti
- Toby STEPHENS** - Studio Legale HOLMAN FENWICK WILLAN
 How and when to calculate a total loss
 Come e quando calcolare una perdita totale
- Victor FENWICK** - Studio INCE & Co
 A summary of the status of the O/W Bunker litigation
 Lo stato dei procedimenti relativi alla O/W Bunker

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

ed è valida per **DUE CREDITI** nell'ambito dell'assolvimento agli obblighi di formazione permanente professionale degli Avvocati e della formazione per gli Assicuratori.

Per ricevere informazioni contattare la segreteria
 cell. 3420429716 email info@lextrasporti.com