

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, Enrico Vergani. **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



Cyber risks



avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino

simonacoppola@garbamar.it

È ormai a noi tutti evidente che gli eventi di pirateria informatica, i c.d. attacchi cyber, rappresentano una delle nuove minacce dei nostri tempi e che i medesimi influenzano tutti i comparti della nostra economia oltre che delle nostre vite. Il mondo della comunicazione a distanza, agognato per anni, è oramai realtà ed ha apportato certamente molti vantaggi ma, allo stesso tempo, presenta notevoli rischi legati alla vulnerabilità dei processi informatici che permettono il funzionamento dei vari sistemi, tra cui quelli utilizzati nel settore marittimo e dei trasporti. Invero già nel 2015 la sicurezza informatica veniva percepita dal CEO di IBM come una delle sfide più grandi che dovevano essere affrontate dalla società. Tutti ricorderanno che nel 2017 era stato subito un attacco informatico dal devastante impatto su diverse imprese dello shipping e da lì, l'IMO (International Maritime Organization) ha adottato le raccomandazioni contenute nella MSC.428 (98) "Maritime Cyber Risk Management in Safety Management System" attraverso le quali anche i rischi cyber dovranno essere verificati e valutati in maniera appropriata, sempre nell'ottica di migliorare la sicurezza della navigazione e di prevenire incidenti in mare. Il pericolo di un attacco, infatti, non riguarda solo i sistemi informatici delle compagnie di navigazione ed i dati sensibili ivi contenuti ma coinvolge anche le stesse navi che sono sempre più

dipendenti dall'utilizzo di sistemi informatici e pertanto esposte alla pirateria informatica. Nelle Linee guida contro i cyber risks a bordo delle navi, IMO identifica una serie di sistemi che sono più vulnerabili alle aggressioni informatiche. Da quelli di ponte a quelli di gestione dei carichi, passando per quelli di controllo dell'energia alla gestione delle macchine e della propulsione. Non mancano i servizi ai passeggeri e le reti pubbliche per essi, nonché quelli di controllo dell'accesso, le comunicazioni e i software per la gestione amministrativa e del welfare dell'equipaggio. Ce ne sono comunque anche altri, utilizzati o meno dalle imbarcazioni, a seconda della loro tipologia. Che siano navi da crociera, petroliere o portacontainer. IMO ribadisce che la cyber security sulle navi è fondamentale per garantire la tutela e sicurezza dello shipping a livello globale. Diverrà obbligatorio infatti per le navi avere una certificazione che comprovi la valutazione dei suddetti rischi (cyber risk management system) nell'ambito del proprio sistema SMS. Non riuscire a proteggere la nave da rischi di attacchi informatici ha diverse ripercussioni anche in ambito contrattuale. In primo luogo ed in via generale, come noto, la nave oggetto del contratto di noleggio deve essere idonea alla navigazione. L'idoneità si misura nella attitudine della nave a svolgere il tipo di trasporto per cui viene scelta ma anche nell'essere tecnicamente idonea al suo utilizzo. L'idoneità tecnica si estende alle certificazioni di bordo ma anche nell'essere protetta da eventuali attacchi informatici che possano comprometterne l'adeguato funzionamento. Gli attacchi informatici possono mettere a rischio la corretta esecuzione dei contratti di noleggio e molti sono gli effetti su cui riflettere. La

clausola NYPE 1946 prevede che la nave debba considerarsi off-hire, con conseguente sospensione del nolo, a causa di danni corpo e macchine ovvero per ogni altra causa che ne impedisca il funzionamento. Ebbene, in questo contesto "any other case" può essere interpretato includendo nella casistica anche le situazioni in cui il funzionamento della nave sia impedito da cause dipendenti da attacchi informatici. È evidente che, una specifica pattuizione che regoli il pericolo da "cyber event" gioverebbe alla corretta esecuzione del contratto di noleggio. Ma non deve essere sottovalutato neppure un rischio, che il cyber attack si manifesti nel momento in cui il nolo viene corrisposto. Potrebbe infatti succedere, che il pagamento del nolo venga effettuato ma non raggiunga l'armatore o perché l'attacco ha colpito il conto del noleggiatore o, anche, anche dell'armatore. È una situazione complicata e fastidiosa in quanto è molto difficile provare che il mancato pagamento non sia un atto volontario, e ciò vale anche per il mancato pagamento del nolo. In entrambi i casi non c'è alternativa che pagare una seconda volta il nolo se non si vuole subire la cessazione del contratto. Molteplici potrebbero essere le casistiche da analizzare certo è che il rischio di attacco informatico o di hackeraggio non può essere evitato facilmente e non può essere sottovalutato. Le Compagnie di navigazione si sono via via dotate di strumenti idonei a prevenire molti rischi ma il rischio zero non esiste. Il settore ha attratto l'interesse degli assicuratori ma non ha prodotto grandi risultati al momento sulle polizze navi essendosi al momento riscontrato un incremento delle coperture specifiche solo per la

compagnia di terra e per i sistemi di terra. In conclusione l'attenzione verso i rischi che derivano da un uso maligno dei computer avrà sempre più rilevanza per le navi e per lo shipping in generale, ma anche dal punto di vista assicurativo si dovranno offrire prodotti che possano proteggere in maniera adeguata le società di navigazione e gli operatori nello shipping partendo dagli attacchi alla nave, un po' come se si trattasse di una nuova pirateria.

Estratto dal Diritto dei Trasporti



avv. Francesca D'Orsi
Studio Legale D'Orsi
francescadorsi@studiodorsineri.it

La sentenza della Corte di cassazione SEZ. III, 30 novembre 2018 N. 30978 commentata nella nota a sentenza a firma del collega e amico Alessandro Zamponi pone fine alla annosa vicenda della draga «Carla» e del moto pontone «Po di Tolle». La Costruzioni Generali Xodo s.r.l. ha proposto ricorso per cassazione contro la Sepor s.r.l. Terrestre e Marittima, ora Sepors.p.a., e contro la Submariner di S.A. & C. s.n.c., ora Submariner s.r.l., avverso la sentenza della Corte d'Appello di Venezia dell'11 marzo 2016 che aveva respinto il suo appello contro la sentenza del Tribunale di Rovigo, Sezione Distaccata di Adria, che nell'agosto del 2009, a sua volta, aveva accolto l'opposizione ai sensi dell'art. 627 cod. nav. proposta dalle due società intimamente avverso la sentenza dello stesso tribunale che aveva accolto in sede di reclamo la richiesta della ricorrente di apertura di un procedimento di limitazione del debito ai sensi dell'art. 275 cod. nav. Detta richiesta era stata presentata dalla ricorrente stessa a seguito di due ingiunzioni di pagamento emesse dal Tribunale di La Spezia nei suoi confronti su ricorsi delle due società, rispettivamente per il pagamento del corrispettivo dell'appalto alla Submariner

del recupero della draga «Carla» e del motopontone «Po di Tolle» e dell'appalto alla Sepor dei lavori di bonifica dagli idrocarburi riversati. Dette imbarcazioni, impegnate in lavori dell'arenile del Comune di Monterosso a mare, erano affondate per le avverse condizioni del mare nella notte fra il 13 e il 14 maggio 2003, mentre erano ormeggiate di fronte alla scogliera. La sentenza ripropone il quesito in ordine a quale sia la dimensione dei presupposti economici e spazio-temporali della limitazione della responsabilità dell'armatore secondo l'art. 275 c. nav. Si tratta in effetti di un tema di grandissimo rilievo la cui rilevanza pratica, tuttavia, è destinata ad essere fortemente ridimensionata in ragione dell'evoluzione normativa che, medio tempore, ha riguardato l'istituto della limitazione della responsabilità dell'armatore, fra tutte il controverso d.lg. 28 giugno 2012 n. 111. Rimane il fatto che la disciplina del codice della navigazione, seppure tra numerose e giustificate incertezze, appare destinata in futuro a ricevere applicazione del tutto residuale stante il chiaro tenore dell'art. 275 c. nav. che limita la propria applicazione alle sole navi di stazza lorda inferiore alle trecento tonnellate. In particolare, l'interrogativo cui risponde la sentenza è quello di stabilire se il concetto di viaggio, nella duplice prospettiva di cui all'art. 275 c. nav., possa comprendere anche gli eventi (fatti od atti) i cui effetti si verificano oltre il momento in cui il natante è considerato perduto (nella circostanza, per affondamento). Si tratta di un tema che attiene al principio della globalità della limitazione accolto dalla disciplina del codice della navigazione per la responsabilità dell'armatore, ma estraneo al sistema del d.lg. 111/2012. Il quesito interpretativo che la sentenza pone nel caso specifico, come correttamente analizzato dalla nota a sentenza, è quello di stabilire, da un lato, se l'art. 275 c. nav., nella parte in cui prevede l'assoggettabilità a limitazione delle obbligazioni sorte da atti e fatti compiuti durante il viaggio (oltre quelle contratte in occasione e per i bisogni del viaggio), pretenda che durante il viaggio sia sorta l'obbligazione oppure semplicemente il suo presupposto, ossia il fatto o l'atto dalla quale trae origine; dall'altro, quello di stabilire se il naufragio che determina la perdita della nave

rappresenti il momento in cui il viaggio deve intendersi terminato e se ad ogni obbligazione che ad esso sia ricollegata sia possibile attribuire i caratteri che consentirebbero di farla ricadere nell'ambito della limitazione della responsabilità. La Corte giunge ad escludere che possano ricadere nell'ambito della limitazione anche le obbligazioni di natura analoga contratte preventivamente, prima dell'inizio del viaggio, nella previsione del verificarsi di una eventuale situazione di distress della nave. La Massima della sentenza è così riassunta l'istituto della c.d. limitazione di responsabilità previsto dall'art. 275 cod. nav. non può venire in rilievo qualora, a seguito del naufragio del natante, l'armatore, dovendo ottemperare all'ordine dell'autorità amministrativa di provvedere alla rimozione del relitto ed alla bonifica delle acque in cui si è verificato il naufragio, stipuli con un terzo un contratto di appalto per le relative operazioni, atteso che in tal caso il naufragio, sebbene da considerarsi come momento, sia pure terminale, del viaggio, non rappresenta il fatto determinativo dell'insorgenza dell'obbligazione di pagamento del relativo corrispettivo. In tal caso, infatti, l'obbligazione, benché contratta in occasione del viaggio, non potrebbe essere intesa al servizio del viaggio in quanto subordinata al realizzarsi di un evento futuro ed incerto, l'affondamento, che segna la fine del viaggio stesso. L'individuazione del momento terminale del viaggio, volto a definire concretamente il principio della globalità della limitazione, ha rappresentato un tema ampiamente dibattuto in dottrina e in giurisprudenza, ma la conclusione a cui si è giunti è che esso debba intendersi comprendere non solo la fase dinamica del movimento della nave, ma anche le fasi propedeutiche, complementari e strumentali allo stesso. Il problema ulteriore che consegue, con il quale la sentenza in commento si confronta, è quello di definire i quando vi sia questo rapporto di strumentalità, accessorialità, propedeuticità, complementarità tra evento (atto o fatto) ed esercizio della nave. La Corte ha infatti ritenuto di dovere valorizzare prevalentemente l'elemento della collocazione temporale del sorgere dell'obbligazione, individuandolo in un momento successivo all'affondamento della imbarcazione. Evento quest'ultimo

che, sempre a giudizio della Corte, si qualifica non solo per avere dato luogo al termine del viaggio; ma anche per non potere essere inteso, isolatamente considerato, come determinativo dell'insorgenza dell'operazione alla quale l'obbligazione di riferisce (la rimozione del relitto e l'esecuzione delle attività di bonifica). Dunque, secondo la Corte, il contratto di appalto stipulato dall'armatore, per scelta alternativa all'esecuzione in proprio delle opere di rimozione del relitto e bonifica ingiunte al medesimo dalla Autorità marittima, proprio perché frutto di una libera valutazione, non può essere conseguenza del naufragio, trovando in esso la semplice occasione. La motivazione della Cassazione finisce per privilegiare un aspetto formale, ovvero quello della natura amministrativa del provvedimento che genera l'obbligazione me che non esclude necessariamente che al naufragio sia sopravvissuta l'organizzazione funzionale alla navigazione anche solo per l'esecuzione delle attività volte a scongiurare o limitare gli effetti pregiudizievoli riconducibili ad un evento, il naufragio, che presuppone l'aspetto dell'esercizio peraltro pronunciato dall'autorità marittima nei confronti proprio di quel soggetto che ha invocato la limitazione. Non si può escludere quindi in radice, e su questo non posso che condividere le considerazioni espone nella nota, che al naufragio della nave sopravvivano interessi riferibili all'organizzazione armatoriale della quale occorre tenere conto nell'individuazione della nozione di esercizio, mentre, al contrario, i giudici di legittimità nel caso concreto hanno ritenuto essere venuto meno l'esercizio della nave sul solo presupposto della apodittica esclusione di un collegamento diretto tra il sorgere dell'obbligazione stessa ed il naufragio, momento conclusivo del viaggio.

Una importante decisione della High Court in materia di controstallie e danni alla merce trasportata in esecuzione di charter party



avv. Claudio Perrella
Studio Legale LS Lexjus Sinacta
c.perrella@lslex.com

na recente decisione (K Line Pte v Priminds Shipping (HK) Co. Ltd [2020] EWHC 2373 (Comm) (The Eternal Bliss) ha affrontato un tema rilevante e ancora non definitivamente risolto nei contenziosi nascenti dalla esecuzione di charter party, ossia se l'importo dovuto a titolo di controstallie possa ritenersi sempre e comunque esaustivo di ogni danno subito dall'armatore-noleggiante, oppure se possono darsi ipotesi in cui è ammessa la richiesta di danni ulteriori. Il caso tipico in cui si sostiene che le controstallie non possono ritenersi lo strumento adeguato per compensare in modo completo gli armatori è quello del ritardo nelle operazioni di sbarco, che eccede il termine di stallia concesso ed allo stesso tempo causa danni alla merce trasportata. Il leading case sul punto è stato finora il caso "Bonde" (1991 1 Lloyd's Rep 136), nel quale si è affermato che le controstallie sono un "exclusive remedy" in caso di mancato rispetto del termine di stallia, per cui l'armatore è tenuto a dedurre e provare la violazione di una distinta ed ulteriore obbligazione nascente dal charter party. Il quadro sembra tuttavia mutato alla luce della recente decisione resa nel caso "Eternal Bliss", nel quale il giudice Baker J ha ritenuto ammissibile il riconoscimento di un importo a titolo di risarcimento in aggiunta alle somme dovute a titolo di controstallie, anche nel caso in cui i noleggiatori abbiano in realtà solo omesso di rispettare i tempi previsti per l'imbarco o lo sbarco della merce. La decisione muove dalla considerazione dell'importanza che la questione continua ad avere per il mondo dello

shipping; è significativo il passaggio della sentenza dove il Giudice Baker afferma: "From time to time, a case provides the opportunity to resolve a long-standing uncertainty on a point of law of significance in a particular field of commerce. This is such a case." La controversia è sorta in relazione al trasporto di un carico di soia dal Brasile alla Cina. Al porto di sbarco la nave era stata tenuta all'ancora per 31 giorni a causa della congestione del porto e della mancanza di spazi per lo stoccaggio a terra. A causa del ritardo il carico aveva subito seri danneggiamenti a causa della formazione di muffe, ed i ricevitori avevano presentato una richiesta di risarcimento contro gli armatori, poi definita in via transattiva per oltre 1 milione di dollari. Gli armatori avevano quindi agito nei confronti dei noleggiatori per ottenere il recupero di tali somme. La Corte ha ritenuto che occorresse partire dalla interpretazione del contratto, per accertare se le pattuizioni esistenti con riguardo alle controstallie contenessero elementi di rilievo per risalire alla intenzione delle parti. Nel caso di specie il charter party era stato stipulato su formulario Norgrain, che - come di regola accade con i formulari di charter party - non contiene alcuna precisazione utile ai fini di ricostruire una eventuale volontà delle parti di lasciare spazio per eventuali richieste di risarcimento in aggiunta alla controstallie. I noleggiatori hanno sostenuto nel giudizio che dal momento che la clausola che fissa le controstallie ha lo scopo di predeterminare e liquidare i danni, essa costituisce un exclusive remedy in caso di mancato rispetto del termine di stallia, sottolineando che sovvertire tale tradizionale impostazione finirebbe per ingenerare incertezze ed alimentare contenziosi. La Corte tuttavia ha aderito alla posizione degli armatori, ritenendo che le controstallie sono, per loro natura, solo la misura del corrispettivo per la perdita di impiego commerciale della nave, mentre danni di natura diversa (come la richiesta di risarcimento per danni al carico) non rientrano nell'ambito di applicazione della clausola, e possono dunque essere richiesti in quanto non liquidated damages, senza la necessità di provare l'esistenza di un inadempimento specifico da parte dei noleggiatori. La sentenza contiene un'analisi approfondita della giurisprudenza disponibile (Inverkip

Steamship v Bunge [1917], Reidar c. Arcos [1927] Suisse Atlantique c. NV Rotterdamsche Kolen Centrale [1967]) e si conclude affermando un principio in netta contrapposizione con il precedente caso "Bonde". Si tratta dunque di una rilevante inversione, destinata senza dubbio ad avere ricadute sul piano pratico, e dare vita alla negoziazione di demurrage clauses che disciplinino in modo specifico l'eventualità che il superamento del termine di stalling determini anche il danneggiamento della merce trasportata.

L'affidamento delle concessioni autostradali



avv. Massimiliano Grimaldi
Grimaldi Studio Legale, Genova
segreteria@grimaldistudiolegale.com

Come è noto, il tema dell'affidamento delle concessioni autostradali è da tempo oggetto di acceso dibattito, anche alla luce dei tristi eventi occorsi a Genova. Il tema viene dunque in rilievo non soltanto in relazione alle procedure di affidamento della concessione, ma anche e con non minore importanza rispetto alle vicende del rapporto concessorio. Quanto alle modalità di affidamento, il concedente è tenuto ad avviare le procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento della nuova concessione autostradale entro il termine di ventiquattro mesi antecedente alla scadenza della concessione in essere e deve, a tal fine, operare in conformità alle disposizioni della Parte III del suddetto codice. Il concedente, almeno due anni prima della data di scadenza della concessione, deve inoltre effettuare, in contraddittorio con il concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato tecnico complessivo dell'infrastruttura ed ordinare, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in conformità agli impegni assunti convenzionalmente. Per le opere

assentite che il concessionario ha già eseguito e non ancora ammortizzate alla scadenza della concessione, il concessionario uscente ha diritto ad un indennizzo di tali poste dell'investimento da parte del subentrante, pari al costo effettivamente sostenuto, al netto degli ammortamenti, dei beni reversibili non ancora ammortizzati come risultante dal bilancio di esercizio alla data dell'anno in cui termina la concessione, e delle variazioni eseguite ai fini regolatori. L'importo del valore di subentro è a carico del concessionario subentrante. A conferma ed a titolo esemplificativo, vedasi il bando di gara per l'affidamento in concessione delle attività di gestione delle tratte autostradali A21 Torino-Alessandria-Piacenza, A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhia', la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT), nonché la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture stradali (GU 5 Serie Speciale - Contratti Pubblici n.112 del 23-9-2019): al punto II.2.4) Descrizione dell'appalto, è scritto che il "nuovo concessionario, individuato all'esito della presente procedura, subentrerà in tutti i rapporti attivi e passivi, con esclusione di quelli di natura finanziaria, esistenti alla data dell'effettivo subentro, previo pagamento ai concessionari uscenti di un valore di indennizzo, qualora dovuto, relativo agli interventi realizzati e non ancora ammortizzati, allo stato quantificabile in via previsionale nella misura massima di € 305.614.000,00." Ora, la previsione di cui all'art. 178, comma 7, del codice dei contratti pubblici, dalla quale discendono tali clausole riportate nei bandi di gara, pare non del tutto convincente se letta in relazione all'art. 168, comma 2, dello stesso codice posto che, a mente di tale disposizione, per le concessioni ultraquinquennali (ed è il caso delle concessioni autostradali) la durata della concessione è parametrata sul periodo di tempo necessario al recupero degli investimenti da parte del concessionario, insieme ad una remunerazione del capitale investito, nonché considerato che gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo della durata comprendono quelli effettivamente sostenuti dal

concessionario, sia quelli iniziali sia quelli in corso di concessione. Tutto ciò, senza considerare che la giurisprudenza ha sottolineato come il meccanismo dell'indennizzo influisca «sulle possibilità di accesso al mercato di riferimento e sulla uniforme regolamentazione dello stesso, potendo costituire, per le imprese diverse dal concessionario uscente, un disincentivo alla partecipazione al concorso che porta all'affidamento» (Corte costituzionale, sentenze n. 222/2020 e n. 157 del 2017). Si tratta, in ogni caso, di una previsione presente anche in altre tipologie concessorie e, segnatamente, nelle concessioni di gestione delle infrastrutture aeroportuali, laddove è previsto che alla scadenza sia rimborsato alla concessionaria il valore contabile residuo non ammortizzato. Lo schema di convenzione fra il gestore aeroportuale ed Enac ex art. 704 cod. nav. Pubblicato da Enac recita infatti all'articolo 10: "... 4. Alla scadenza della concessione alla concessionaria spetta, per tutti gli immobili e gli impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso, un rimborso del valore contabile residuo non ammortizzato alla data di scadenza, delle opere non amovibili realizzate a spese della medesima, limitatamente alla quota relativa ai servizi regolamentati, determinato secondo le vigenti disposizioni normative di riordino della materia tariffaria. ... 7. Fatto salvo quanto previsto all'art.15, comma 9, l'E.N.A.C. trasferisce in capo all'eventuale subentrante nella gestione l'obbligo di corrispondere l'indennizzo di cui al comma 4...". La previsione dell'obbligo di indennizzo imposto al concessionario subentrante in una concessione autostradale andrebbe dunque probabilmente ripensata, nell'ottica della garanzia di una più ampia ed effettiva incentivazione alla partecipazione concorrenziale, eventualmente individuando soluzioni alternative di compensazione. Invero, la questione investe anche tipologie concessorie estranee al settore dei trasporti: è il caso, ad esempio, della riassegnazione delle concessioni di grandi derivazioni idroelettriche, rispetto alle quali la normativa di settore prevede che, alla scadenza, sia riconosciuto al concessionario uscente, per la parte di bene non ammortizzato, un indennizzo

pari al valore non ammortizzato e che la corresponsione di tale indennizzo sia posta a carico del concessionario subentrante. Venendo alle vicende del rapporto concessorio tra ente concedente e concessionario, riveste indubbiamente una importanza cruciale il tema della effettiva osservanza degli specifici obblighi di manutenzione delle infrastrutture autostradali stabiliti nell'atto concessorio a carico del concessionario, poiché a questo tema è legato il tema della decadenza della concessione. E' dunque opportuno soffermarsi sul contenuto delle clausole concessorie in materia di obblighi del concessionario e di decadenza della concessione, tenendo in debito conto che l'art. 37, comma 2, lett. g) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 attribuisce, tra l'altro, all'Autorità di regolazione dei trasporti, con particolare riferimento al settore autostradale, il compito di "...definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione" e che l'art. 178, comma 8, del codice dei contratti pubblici stabilisce che "L'amministrazione può richiedere sullo schema delle convenzioni da sottoscrivere un parere preventivo all'Autorità di regolazione dei trasporti." Vediamo dunque qualche esempio di clausola convenzionale. 1. Convenzione stipulata (nel 2007) tra ANAS e Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.: - **art. 3 "Obblighi del concessionario"**. "3.2. In particolare il concessionario provvede: a) alla gestione tecnica delle infrastrutture concesse; b) al mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali concesse attraverso la manutenzione e riparazione tempestiva delle stesse; c)... ; d)...; e)...; f)...; h) a presentare all'esame del concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione che intende eseguire nell'anno successivo. La classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione è riportata nell'elenco allegato F alla presente convenzione; i) a presentare al concedente, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui alla precedente lett. h);.....". - **Art. 9 "Decadenza della concessione"**. "9.1. Fermo restando quanto previsto da altre disposizioni della

presente convenzione unica, la decadenza dalla concessione viene dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma nel caso in cui il concessionario risulti inadempiente agli obblighi di cui ai seguenti articoli: a) art. 3, commi 2, 7 e 11; b)...; c)...; d)... 9.2. Il concedente comunica al concessionario l'inadempimento contestato con le modalità di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche, diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine comunque non inferiore a 90 giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il concessionario può esercitare i diritti di cui all'art. 10 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato ovvero di rigetto delle controdeduzioni eventualmente proposte dal concessionario il concedente assegna un ulteriore termine, non inferiore a 60 giorni per adempiere a quanto intimato, pena la decadenza della concessione. Il concedente, a tal fine, scaduto il termine nuovamente intimato, comunica al concessionario la sospensione dei diritti derivantigli dalla concessione, con l'obbligo del concessionario stesso di riversare al concedente tutti i ricavi derivanti dal rapporto di concessione percepiti successivamente alla ricezione della comunicazione e richiede ai Ministri competenti l'assunzione del provvedimento di decadenza dalla concessione ai sensi del precedente comma 9.1.. Il concessionario resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio delle autostrade fino al trasferimento della gestione stessa. Saranno rimborsati al concessionario i soli costi sostenuti per tale gestione ordinaria previamente autorizzati dal concedente. 9.3.....". Nel caso, dunque, di un contestato inadempimento in materia di manutenzione delle infrastrutture autostradali, il provvedimento ministeriale di decadenza verrebbe emanato non prima di cinque mesi dalla data della contestazione dell'inadempimento. 2. Convenzione ricognitiva stipulata (il 23.3.2010) tra ANAS e Concessioni Autostradali Venete S.p.A. ed avente ad oggetto la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, della A4- Passante Autostradale di Mestre: - **art. 3 "Obblighi**

della CAV". 3.1. La CAV assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, alla gestione nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria del Collegamento autostradale3.2. Nell'adempimento di quanto stabilito al comma 1, la CAV deve provvedere, a suo esclusivo carico: a...; b...; c...; d...; e...; f. al mantenimento della funzionalità dell'intero Collegamento autostradale in concessione attraverso la costante manutenzione e la riparazione tempestiva dello stesso; g...; h...; i. a presentare all'esame dell'ANAS - entro quattro mesi dalla sottoscrizione della presente convenzione ricognitiva e successivamente entro il mese di novembre di ciascun anno - il programma dei lavori di ordinaria manutenzione dell'intero Collegamento autostradale che intende eseguire nell'anno successivo...; j. a presentare all'ANAS, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria per l'intero Collegamento autostradale, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui alla precedente lettera i);.....". - **art. 9 "Decadenza della concessione"** 9.1. In caso di gravi e/o persistenti violazioni degli obblighi della presente Convenzione ricognitiva da parte della CAV l'ANAS contesterà alla CAV l'inadempimento con le modalità di cui all'art. 7 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche, diffidandola ad adempiere entro un congruo termine, comunque non inferiore a 90 (novanta) giorni che contestualmente gli assegnerà. Entro lo stesso termine la CAV potrà esercitare i diritti di cui all'art. 10 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e successive modifiche. Qualora la CAV non adempia nel termine intimato e/o l'ANAS non condivide le controdeduzioni ricevute, l'ANAS stessa fisserà alla CAV un secondo termine ultimativo non inferiore a 60 (sessanta) giorni per adempiere a quanto richiesto, pena la decadenza della concessione. 9.2. L'inottemperanza o il rigetto delle controdeduzioni, decorso infruttuosamente il termine di cui al precedente comma 1, determinerà ANAS a proporre la decadenza della concessione, da disporre con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, fatte salve diverse determinazioni connesse alle statuizioni di cui all'art. 2 comma 290

della legge 244/2007. La CAV resterà, comunque, obbligata a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio del Collegamento autostradale fino al trasferimento della gestione stessa. 9.3. Fatte salve le sanzioni previste dal successivo art. 22, l'ANAS ha diritto al risarcimento dei danni da parte della CAV per qualsiasi inadempimento agli obblighi della presente Convenzione ricognitiva." Anche in questo caso, il provvedimento ministeriale di decadenza verrebbe quindi emanato non prima di cinque mesi dalla data della contestazione dell'inadempimento. Occorre rilevare, per altro verso, che, a differenza della clausola 9.1. contenuta nella convenzione ANAS - Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., la clausola 9.1. contenuta nella convenzione ANAS - CAV richiama espressamente la sussistenza della "gravità" dell'inadempimento come condizione necessaria per l'attivazione del procedimento finalizzato alla emanazione del provvedimento di decadenza. La differenza tra le formulazioni delle due clausole convenzionali è peraltro meramente formale posto che, come è noto, l'inadempimento di un obbligo convenzionale non è ex se idoneo a giustificare l'adozione della estrema misura sanzionatoria della decadenza essendo a tal fine sempre necessario, alla luce del principio comunitario di proporzionalità, che sussista il requisito della "gravità" dell'inadempimento, da intendersi come "non scarsa importanza" dello stesso. L'assenza del richiamo alla gravità dell'inadempimento, riscontrabile nella clausola 9.1. della convenzione ANAS - Società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A., non vale dunque a giustificare l'adozione del provvedimento di decadenza. Ora, rispetto alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture autostradali, la valutazione circa la effettiva sussistenza della gravità dell'inadempimento dei correlati obblighi convenzionali non dovrebbe in realtà richiedere sforzi particolari essendo del tutto evidente che, per i delicatissimi interessi pubblici da proteggere (in primo luogo, la tutela della vita umana), ogni mancanza in punto di manutenzione è intrinsecamente grave. In ogni caso, per una più efficace tutela dei suddetti interessi pubblici ed allo scopo di

prevenire possibili e lunghe controversie sul punto, potrebbe essere opportuno specificare espressamente all'interno delle clausole convenzionali che l'inadempimento di qualsiasi obbligo in materia di manutenzione ordinaria e straordinaria costituisce "grave inadempimento" ai fini della decadenza della concessione. In alternativa, e si tratterebbe in realtà di soluzione preferibile per ragioni di uniformità applicativa sull'intero territorio nazionale, l'espressa configurazione dell'inadempimento di qualsiasi obbligo convenzionale in materia di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture autostradali quale "grave inadempimento" ai fini della decadenza potrebbe essere previsione da inserirsi direttamente all'interno dello stesso art. 178 del codice dei contratti pubblici. Del resto, i precedenti in materia di predeterminazione normativa di casi di "grave inadempimento" non mancano; richiamo qui, ad esempio, l'art. 80 del codice dei contratti pubblici, disciplinante i motivi di esclusione di un operatore economico dalla partecipazione a una procedura di appalto o concessione. Si eviterebbero, così, clausole convenzionali come quella presente (art. 9) nella convenzione ANAS - Autostrade per l'Italia SpA, clausola che ha configurato in radice come "grave inadempimento" la violazione di determinati obblighi convenzionali ivi espressamente indicati senza includervi però la violazione dell'obbligo (i) di presentare il programma dei lavori di ordinaria manutenzione entro il mese di novembre di ciascun anno e (ii) di presentare ad ANAS, per la relativa approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria. Mi pare, dunque, per concludere, che la materia dell'affidamento delle concessioni autostradali e della disciplina delle vicende del rapporto concessorio meriti un ulteriore ed attento approfondimento da parte del legislatore, in un'ottica di revisione finalizzata a rendere più effettiva la garanzia della più ampia partecipazione concorrenziale e ad assicurare con maggior efficacia ed in modo uniforme l'adempimento di cruciali obblighi convenzionali posti a protezione di interessi pubblici primari.

Breve analisi della relazione speciale Corte dei Conti Europea n. 10/2020 'infrastrutture di trasporto nella UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti ' - focus progetti linee ferroviarie italiane



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

agosto di quest'anno la Corte dei Conti Europea ha stilato una lunga relazione di analisi dello stato di avanzamento di otto grandi progetti infrastrutturali di trasporto del Continente. Gli otto 'mega cantieri' selezionati coinvolgono 13 Stati membri e l'investimento di 7,5 miliardi di euro (3,4 già erogati). I progetti posti sotto esame sono: la Rail Baltica (linea ferroviaria che collega Paesi baltici alla Polonia consentendo il collegamento diretto con la Finlandia), collegamento Lione Torino (TAV italiano-francese), galleria di base del Brennero, collegamento fisso Fehmarn Belt (autostrada tra Danimarca e Germania), Basque Y e collegamento con la Francia (TAV spagnolo-francese), collegamento Senna-Schelda (rete di vie navigabili fluviali tra Francia e Belgio), autostrada A1 Romania e linea ferroviaria E59 (linea ferrata nel corridoio Baltico-Adriatico). La Corte, oltre a voler mettere sotto la lente di ingrandimento lo stato di avanzamento dei singoli progetti ('infrastrutture faro nel settore dei trasporti' o c.d. IFT), ha attentamente valutato l'attività della Commissione UE che nei confronti di questi ha il dovere di controllo e vigilanza. Un *audit*, quindi, che ha sottoposto ad analisi costi-benefici, ottimizzazione e stato dell'arte dei lavori

di implementazione delle linee di trasporto trans-frontaliero in Europa. L'ambizioso obiettivo di implementare lo scambio commerciale tra i Paesi della UE – via autostrade, ferrovie, linee navigabili interne e marittime – la cui filosofia discende direttamente dal Trattato di Roma del 1957, è stato stigmatizzato col regolamento TEN-T del 2013 (n. 1315/2013) che, nell'ottica di sviluppare le reti transeuropee dei trasporti, rafforzandone la semplificazione e l'interconnessione, si è posto l'obiettivo di creare uno spazio di veloce scambio entro il traguardo dell'anno 2030. La crescita del traffico merci e persone attraverso l'Europa, infatti, ha imposto al Legislatore di affrontare la necessità di rimuovere le strozzature presenti sul territorio continentale dando respiro al movimento logistico attraverso la costruzione di nuovi snelli corridoi di mobilità e attraverso l'implementazione di quelli già esistenti. Alla Commissione Europea, in tale frangente, è stato assegnato il compito di vigilare sui singoli progetti affinché gli stessi vengano ultimati entro il 2030; ai singoli Stati membri è stata assegnata la responsabilità burocratica e pratico-logistica dei lavori di cantiere. La Corte, rispetto a quest'ultimo aspetto, ossia alla gestione differenziata dei singoli Stati rispetto ai progetti comuni, addebita gran parte dei ritardi accumulati (in media 11 anni) rispetto agli obiettivi del Regolamento TEN-T. Sebbene, infatti, tutti i mega cantieri in atto siano stati progettati al fine di facilitare lo scambio commerciale tra i Paesi UE cercando di ottimizzare l'impatto economico per ogni singolo membro, in un'ottica di crescita comune e riduzione di emissioni CO₂, i singoli Stati con le loro procedure interne differenti (alcune defatiganti e lentissime), politiche in atto, interessi nazionali, determinano una differente velocità di progressione rispetto al progetto, rallentando la visione complessiva comune di crescita. Dunque la Relazione Speciale della Corte dei Conti n. 10/2020, depositata a giugno di quest'anno, descrive un quadro abbastanza desolato rispetto alle *performance* dei cantieri in atto. La Corte afferma che verosimilmente la rete centrale di interscambio non sarà pronta entro il 2030 e che, anzi, i ritardi accumulati dai singoli Stati metteranno a rischio l'efficace funzionamento di 5 dei 9

corridoi TEN-T e ciò a causa di una pianificazione scadente rispetto agli obiettivi prefissati. In particolare, rispetto alle otto IFT scelte a campione della indagine, ben 6 non saranno certamente completate entro il 2030. Addirittura è stato appurato che per i cantieri Lione-Torino e Senna-Schelda, le previsioni di traffico merci realizzate precedentemente sono più alte rispetto agli attuali livelli di scambio. L'Italia è coinvolta in due TEN-T: la **linea ferroviaria veloce Torino-Lione** e la galleria di base del Brennero. La prima consiste nella implementazione della tratta transfrontaliera ferroviaria ad alta velocità tra Italia e Francia; 65 km di linea di cui 57 km di galleria a doppia canna che attraversa le Alpi andando a impattare direttamente sul c.d. 'corridoio mediterraneo' ossia su 270 km di movimentazione merci e persone. Il cantiere accumula, nell'analisi della Corte, 15 anni di ritardo e perciò sono chiaramente posti a rischio l'efficienza e il bilanciamento dei costi-benefici del progetto. Attualmente il traffico della linea è assestato su 3 milioni di tonnellate di merci annue mentre l'obiettivo è quello di raggiungere, entro il 2035, la portata di 24 milioni di merci annue. La Corte afferma che tale differenza di traffico potrebbe essere addebitata all'utilizzo al momento di altri collegamenti alpini (per un complessivo tonnellaggio pari a 44 milioni di merci) che, una volta terminata la linea, potrebbero invece essere spostati verso il collegamento in oggetto. Il progetto, oltre ai ritardi dovuti alla lentezza burocratica, sconta anche la dura contestazione di gruppi di cittadini dissenzianti; basta pensare che sono state intentate circa 30 cause legali contro il cantiere del TAV incentrate sull'impatto ambientale (emissioni di CO₂ e impatto sulle valli prospicienti il cantiere) e sulla compensazione di costi-benefici dell'opera. Per la Corte è ovvio che il successo dei singoli progetti TEN-T dipende largamente anche dal coinvolgimento dei portatori di interessi comuni sul territorio che, potendo prendere parte al processo decisionale ne sosterebbero la buona riuscita. Laddove il coinvolgimento è basso, come sulla tratta in esame, il risultato è l'avvio di cause nei Tribunali nazionali che rallentano i lavori in corso. Sul punto, ritiene la Corte, che la Commissione UE abbia mantenuto un troppo evidente

disinteresse. La Corte immagina, forse correttamente, che se nei tavoli di confronto instaurati per far fronte agli interessi opposti, fosse stata presente anche la Commissione Europea, forse, i risultati degli scontri sarebbero stati differenti. Rispetto all'analisi costi-benefici, negli anni, le relazioni congiunte di Francia e Italia hanno sempre dato esiti positivi ma, nel 2018, il Ministero delle Infrastrutture italiano, ha condotto una analisi autonoma senza consultare la Commissione UE e il partner francese e ha prodotto un rapporto che valuta una perdita tra i 6,1 e 6,9 miliardi di euro rispetto al progetto. Analisi successive hanno invece, contestando il metodo di calcolo adottato dal Ministero nostrano, riequilibrato il valore dell'opera in esame. **La galleria del Brennero** riguarda, invece, il collegamento ferroviario a doppia canna di circa 64 km tra Italia e Austria, linea che coinvolge il traffico transfrontaliero di merci e persone dalla Germania (Monaco di Baviera) sino a Verona, per circa 445 km, con l'obiettivo di eliminare la strozzatura finale della linea di traffico Nord-Sud Europa, una linea che va dalla Scandinavia al Mediterraneo. Dall'analisi della Corte dei Conti Europea emerge che il grave ritardo accumulato dal progetto in esame dipenderebbe da visioni diverse dei tre Stati coinvolti. Ad oggi Germania, Italia e Austria non hanno ancora partorito un progetto di studio comune sulla linea e rimangono ancorate a una visione ristretta nazionale della gestione del cantiere non riconoscendosi reciprocamente come facenti parte di un progetto comune di evoluzione e crescita per l'Europa dei trasporti veloci; tanto che non esiste un'analisi congiunta dei costi-benefici del progetto (in previsione per la fine di quest'anno). La Corte addebita a questa visione ristretta il grande ritardo che sconta questa opera (12 anni; la tratta tedesca delle linee di accesso settentrionali potrebbe essere in grado di funzionare a pieno regime solo tra il 2040 e 2050) e il raddoppio dei costi sino ad ora sostenuti (il progetto valutava i costi in circa 4 miliardi e al momento attuale ne sono stati spesi addirittura più di 9). La Corte dei Conti, nella Relazione speciale in esame, non si è limitata ad uno studio approfondito dello stato dell'arte degli 8 IFT selezionati, analisi che ha consentito di constatare che solo i cantieri della Rail Baltica e tre parti di tre altri grandi

progetti rispetteranno i ‘tempi di consegna’ previsti; la Corte ha anche indagato sul comportamento della Commissione UE rispetto alla vigilanza sui mega progetti assegnata con il Regolamento TEN-T. Da detto studio discende che, pur essendo dotata di esigui strumenti giuridici e amministrativi tesi ad ottenere il rispetto del calendario fissato nel Regolamento del 2013, effettivamente la Commissione avrebbe fatto poco e ciò nonostante le necessità evidenti di intervento. Abbiamo già detto, rispetto al cantiere Torino-Lione, come sia mancato, a parere della Corte, l’intervento diretto della Commissione al fine di coinvolgere ai tavoli comuni i portatori di interessi diffusi, al fine sia di armonizzare le necessità discordanti che con lo scopo di far sentire la presenza e l’interesse dell’Europa rispetto al progetto stesso. La Corte dei Conti ha ovviamente coinvolto la Commissione europea nell’analisi contenuta nella Relazione 10/20 e infatti si ritrova allegata in calce alla medesima una relazione della Commissione circa le diverse problematiche dei singoli TEN-T. Lungo tutta la relazione della Corte dei Conti, tuttavia, si rintracciano parole critiche circa l’operato effettivo della Commissione rispetto agli strumenti, seppur esigui, dalla stessa utilizzabili per ‘costringere’ gli Stati membri coinvolti a tenere lo sguardo piantato sui progetti in essere e sugli obiettivi comuni. Già a pagina 5 della Relazione si afferma che la Commissione non avrebbe utilizzato alcun strumento – tranne alcuni atti di esecuzione – di intervento, anche laddove i ritardi sono più evidenti e gravi. Lamenta la Corte che l’attività della Commissione sia limitata ad analizzare e rielaborare a distanza i dati forniti dagli Stati e raccolti attraverso i propri *audit* senza raccogliere informazioni sul perché di quei risultati né sul grado di riuscita degli interventi a livello IFT (ossia rispetto a quando, in previsione, i risultati attesi verranno raggiunti). Lo strumento che il Regolamento assegna alla Commissione UE per intervenire più pregnantemente è quello delle decisioni di attuazione che tuttavia solamente di recente sono state finalmente utilizzate e che comunque non consentono di agire incisivamente sul ritmo della esecuzione del progetto. Le raccomandazioni della Corte sul punto sono dunque di utilizzare gli strumenti a disposizione per incidere il più possibile

sulla attuazione dei progetti, condurre analisi più pregnanti rispetto al conferimento dei cofinanziamenti UE ai megaprogetti, sviluppare lo strumento di decisione di attuazione e potenziare il ruolo dei coordinatori europei. E’ sollecitato, inoltre, laddove non vengano fornite esaurienti risposte da parte degli Stati rispetto ai ritardi, l’utilizzo dello strumento delle procedure di infrazione ed adozione più frequentemente degli atti di esecuzione. La Commissione ha giustificato questa mancanza di azione incisiva ricordando alla Corte che il traguardo del 2030 sarebbe ancora lontano, ma la Corte non ha condiviso nella sua Relazione questa visione ottimistica e, anzi, consiglia apertamente e senza mezzi termini alla Commissione di agire adesso. Al di là di giudizi di valore o meno dei mega-progetti in atto in Europa, analisi che esula totalmente dalla presente rubrica, si riporta, in conclusione, la stima che la Corte dei Conti Europea divulga al punto 03 della Relazione in esame laddove, facendo riferimento alla relazione finale del *Cost of non-competition of the TEN-T* del 2015, viene indicato che, qualora gli Stati europei e gli altri portatori di interesse non riuscissero a realizzare il completamento dei corridoi transnazionali nei termini previsti, per l’economia UE si sprecherebbe un potenziale di crescita dell’1,8% e non verrebbero realizzati 10 milioni di annu-
uomo di posti lavoro.

— • —

La Corte di Cassazione chiude la “saga” della validità della clausola “danni non riparati” nella polizza “ANADI”



avv. Cecilia Vernetti
Studio Legale Camera Vernetti
c.vernetti@slcamera.it

con l’ordinanza della Corte di Cassazione

(Terza Sezione Civile) del 20.6.2020, depositata il 16.10.2020, la Suprema Corte ha respinto il ricorso avverso la sentenza 244/2018 della Corte di Appello di Lecce che, confermando la sentenza del Tribunale di Taranto n. 94 del 2.1.2015, aveva a sua volta respinto la richiesta di indennizzo avanzata dall’assicurato per i danni subiti da un’imbarcazione, sulla base della clausola inclusa nelle condizioni generali di polizza che prevede che nella liquidazione dei danni parziali sono ammesse a risarcimento solo le spese di riparazione effettivamente sostenute. La sentenza riveste particolare importanza trattandosi, a quanto consta, dell’unico precedente che affronta l’argomento della vessatorietà dei danni non riparati. Il ricorrente, infatti, aveva censurato la sentenza per avere ritenuto legittima la clausola predetta e per avere escluso il carattere vessatorio e la nullità per mancata sottoscrizione specifica. Sul punto la Cassazione ha, anzitutto, affermato che la valutazione circa la vessatorietà della clausola andasse effettuata dal Giudice di merito e fosse quindi incensurabile in sede di legittimità, se congruamente motivata. La Cassazione ha quindi riportato la parte della sentenza della Corte di Appello di Lecce secondo cui la clausola *“si esprime chiaramente nel senso di non determinare una limitazione di responsabilità rispetto al rischio assicurato ... quanto piuttosto specificarne estensione e portata in caso di danno parziale”*, quindi *“il rischio viene a configurarsi come possibilità dell’assicuratore di dover effettuare la prestazione risarcitoria non solo al verificarsi dell’evento previsto, ma altresì al concretizzarsi delle specifiche modalità positivamente o negativamente indicate”*. Sulla scorta della motivazione della Corte di Appello di Lecce, la Cassazione afferma *“E’ dunque la stessa Corte territoriale che nell’escludere il carattere vessatorio di detta clausola puntualizza che in essa non si rinviene un contenuto negoziale che esula dallo schema essenziale tipico del contratto cui in concreto essa accede ... in ciò allineandosi agli orientamenti di questa Corte che, in simili clausole, individua un elemento che piuttosto circoscrive il diritto all’indennizzo dell’assicurato e ne*

specifica il rischio garantito, in conformità del dettato di cui all'art. 1905 cod. civ. che impone all'assicuratore di risarcire il danno nei modi e nei limiti stabiliti dal contratto. Del resto nella motivazione si rinvia al richiamo al principio indennitario che detta clausola esprime, secondo cui il ristoro del danno costituisce il fine e il limite dell'obbligazione risarcitoria. Tale ristoro, infatti, si commisura in relazione all'esborso sostenuto per la riparazione del bene parzialmente danneggiato ...". Ed ancora la Corte afferma: "con riferimento alla tipologia di contratto di assicurazione in cui la clausola si iscrive non è, nel caso di specie, ravvisabile il denunciato elemento di "inadeguatezza dell'assetto sinallagmatico" rispetto agli specifici interessi perseguiti dalle parti nella loro autonomia contrattuale, ex art. 1322 co. 1, cod. civ., rilevando piuttosto che l'indennizzo assicurativo vale a compensare un pregiudizio effettivamente patito e che il puntuale apprestamento della riparazione del bene assurge ragionevole elemento costitutivo dell'indennizzo ... In questo caso infatti viene in luce l'intento di valorizzare il patrimonio nautico, da una parte, e indennizzare dall'altra, l'effettivo pregiudizio subito, con l'aggiunta di un onere inteso quale "solve et repete" a carico del danneggiato, corrispondente ad un equo temperamento degli interessi, in quanto non solo incentiva il recupero del bene imposto dalla legge ex art. 1915 cod. civ. (obbligo di salvataggio), ma ne impone la riparazione in caso di danno parziale, data la particolarità del settore di mercato, e dunque comprime anche il rischio di attività speculative in danno alla compagnia assicuratrice. Conclude quindi la Corte che "la motivazione resa (dalla Corte di Appello), pertanto è congruamente motivata, ed è in linea con la giurisprudenza che assume che, per converso, le clausole limitative della responsabilità, qualificabili come abusive, sono quelle che limitano le conseguenze della colpa o dell'inadempimento o escludono il rischio garantito, mentre attengono all'oggetto del contratto quelle che riguardano il contenuto e i limiti della garanzia assicurativa e che, pertanto, specificano il rischio garantito". Per le medesime ragioni la Suprema Corte ha

poi escluso altresì che la clausola rientrasse tra quelle abusive previste dal codice del consumo. In definitiva quindi la Corte con la sentenza in commento ha riconosciuto la validità della clausola ritenendola delimitativa del rischio assicurato (e non limitativa della responsabilità), nonché sulla base del principio indennitario, che è principio fondamentale nell'assicurazione contro i danni.

Caso "Atlantik Confidence": la decisione della Corte Suprema del 2020 sul difetto di giurisdizione delle Corti inglesi a conoscere del reclamo degli assicuratori C&M



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

La decisione della Corte Suprema in merito al difetto di giurisdizione delle Corti inglesi per il caso in commento, trae origine dall'affondamento della nave Atlantik Confidence, avvenuto nel 2013 al largo delle coste dell'Oman, a seguito di un incendio sprigionatosi nella sala macchine. A seguito del sinistro, gli Armatori della nave chiedevano alla propria compagnia di assicurazione il pagamento dell'indennizzo assicurativo per la perdita totale della nave, pari a US\$ 22 milioni, sostenendo che l'affondamento fosse stato causato dall'incendio, rischio coperto a termini di polizza. La polizza in esame conteneva, altresì, una clausola di vincolo a favore di una banca Olandese creditrice ipotecaria della nave a fronte di un finanziamento.

In esito a trattative intervenute tra l'Armatore e i suoi assicuratori Corpo e Macchine, la Compagnia liquidava il sinistro e la banca vincolataria, destinataria della maggior parte della somma, ne autorizzava la corresponsione al broker, conformemente alle condizioni di polizza. Sia la polizza assicurativa sia l'accordo in merito alla corresponsione dell'indennizzo contenevano una clausola di giurisdizione esclusiva a favore delle Corti Inglesi. Nel 2016, tuttavia, nel processo intentato dagli assicuratori del carico a bordo della Atlantik Confidence nei confronti degli armatori al fine di sentirli condannare al pagamento dei danni subiti, la Corte stabiliva che la nave fosse stata deliberatamente affondata dagli Armatori al fine di incassare il pagamento dell'indennizzo assicurativo, il cui massimale era decisamente superiore al valore di mercato della nave al momento del sinistro. In esito alla suddetta decisione, pertanto, gli assicuratori C&M intendevano un giudizio nei confronti dell'Armatore e della banca vincolataria al fine di richiedere alternativamente la risoluzione dell'accordo relativo all'indennizzo e il conseguente risarcimento dei danni, causati dalla falsa rappresentazione del sinistro e della relativa causale e/o la restituzione dell'indennizzo assicurativo versato nell'erronea convinzione che l'affondamento fosse derivato da un incendio accidentale e non fosse, invece, stato pianificato dall'armatore. La banca Olandese eccepiva, preliminarmente, il difetto di giurisdizione del giudice inglese a conoscere della questione a favore delle Corti Olandesi, in ossequio al principio per il quale la causa avrebbe dovuto essere radicata presso il foro del convenuto. Gli assicuratori sostenevano, invece, che la causa fosse stata correttamente radicata nel Regno Unito dal momento che, sia la polizza sia l'accordo in merito alla corresponsione dell'indennizzo contenevano una clausola di giurisdizione esclusiva a favore delle Corti inglesi. La Corte di appello adita confermava la giurisdizione delle Corti Inglesi esclusivamente per la richiesta di risoluzione contrattuale e di risarcimento del danno e non per la richiesta di restituzione dell'indennizzo sulla base dell'erronea corresponsione, poiché l'evento dannoso (i.e. l'erronea rappresentazione delle circostanze del sinistro che portavano gli assicuratori a

ritenere che l'affondamento fosse stato causato da un rischio coperto e, di conseguenza, a corrispondere indebitamente il pagamento dell'indennizzo assicurativo) si era concretizzato in Inghilterra. La Corte d'appello chiariva, infine, l'inapplicabilità del principio in base al quale il contraente "debole" in un contratto di assicurazione ha diritto ad essere citato nel luogo ove ha la sua sede, non considerando la Banca un soggetto "debole" in quanto entità giuridica che professionalmente esercita attività anche assicurative. La suddetta decisione veniva, tuttavia, impugnata sia dall'Armatore assicurato sia dalla Banca e portata all'attenzione della Corte Suprema la quale, contrariamente da quanto stabilito dai Giudici della Corte di Appello, ha radicato la giurisdizione in capo alle Corti Olandesi sulla base delle seguenti motivazioni. In primo luogo, la Corte Suprema ha confermato che la Banca non fosse vincolata dalla clausola di giurisdizione esclusiva a favore delle Corti inglesi, essendo quest'ultima un soggetto terzo sia rispetto al contratto di assicurazione sia rispetto all'accordo in merito alla corresponsione dell'indennizzo, dalle cui trattative quest'ultima era stata esclusa. La Corte ha sottolineato, inoltre, che il mero fatto che la Banca abbia autorizzato il pagamento dell'indennizzo spettante a quest'ultima al broker, non vale a ritenerla parte del contratto di assicurazione, né a significare che la stessa abbia accettato i termini della polizza quali la clausola di giurisdizione esclusiva che non hanno, quindi, alcuna efficacia nei suoi confronti. In secondo luogo, la Suprema Corte ha chiarito l'interpretazione dell'art. 14 Section 3 del cd. Recast Brussels Regulation, dichiarando che la definizione di parte contrattualmente "debole" in un contratto assicurativo abbia un significato volutamente ampio al fine di ricomprendere al suo interno non solo l'assicurato in senso stretto ma anche eventuali beneficiari terzi rispetto al contratto di assicurazione (come nel caso di specie) ed altresì eventuali soggetti terzi danneggiati nel caso di assicurazioni stipulate a copertura della responsabilità civile. Alla luce di tali considerazioni la Suprema Corte ha concluso che la Banca avrebbe dovuto essere convenuta in giudizio innanzi al Foro ove la stessa ha la sua sede e, quindi, in Olanda. La decisione riveste particolare importanza perché

predilige un'interpretazione estensiva della normativa di favore per i soggetti "deboli" nei contratti di assicurazione, includendovi altresì un soggetto che professionalmente opera negli investimenti navali e, di conseguenza spesso si trova ad affrontare problematiche assicurative come quella in oggetto. La decisione offre, inoltre, importanti spunti in materia di inopponibilità a terzi della clausola di giurisdizione esclusiva contenuta all'interno di un contratto.

Il caso Danone



avv. Fabio Pieroni
Studio Legale Siccardi Bregante
f.pieroni@siccardibregante.it

Si ritiene interessante segnalare in questo numero della Rivista un caso deciso da recente sentenza pronunciata in giurisdizione alla quale non si è soliti rivolgersi per considerarne i precedenti. Difficilmente, infatti, si rinvengono nella prassi del nostro settore contratti che richiamino la legge olandese o dispongano la devoluzione delle liti in favore di quella autorità giudiziaria a differenza di quanto spesso avviene per l'ordinamento inglese, chiave di interpretazione di molte clausole assicurative - ICC e ITCH tra le prime - quando non addirittura legge regolatrice scelta dalle parti - così, ad esempio, in molti charter party. Ci riferiamo qui ad una sentenza pronunciata dal Tribunale Distrettuale di Amsterdam (CI 13/653941 I HA A A 8-905 inter partes *Danone Produit Frais France SaSu, Danone Gmbh, Dantrade B.V., Schober Logistik Gmbh e Chubb European Group Limited c. Auto Bizzarro S.p.A.*) e, sebbene tale pronuncia abbia effetti limitati alla giurisdizione di provenienza, nondimeno appare meritevole di attenzione perché incentrata sull'interpretazione di convenzione internazionale (nella specie dell'art. 17.1 CMR) che altrettanto spesso ricorre nel mondo dei trasporti e delle assicurazioni ad esso collegate. In particolare la rigida interpretazione

letterale che di tale articolo - nella parte in cui presuppone, per la responsabilità vettoriale, l'esistenza di una perdita o un danno - è stata data dal giudice olandese, potrebbe essere (e talvolta è già stata) riproposta, in analoghi termini, nella nostra giurisdizione o, diversamente, venire in questa interpretata in maniera più elastica (come non ha fatto la sentenza olandese). Interpretazione - quella meno rigorosamente formalista - che potrebbe, in taluni casi, essere più rispondente alla realtà dei fatti ed alle esigenze dei traffici. La sentenza viene qui segnalata proprio per quest'ultima possibile interpretazione - occasione persa dal giudice olandese - che potrebbe rappresentare una "nuova" tendenza interpretativa laddove colta alla "prossima occasione". Il caso è invero semplice. Un noto produttore di alimentari (qui dessert confezionati) aveva disposto per il trasporto di un proprio carico dalla Germania all'Olanda. La merce veniva così caricata a bordo di autocarro. Le porte del vano di carico venivano sigillate. Durante sosta notturna, l'autista si accorgeva di alcuni rumori provenienti dall'interno del vano di carico. Sceso a controllare, l'autista non rinveniva alcuno all'interno del predetto spazio ma si accorgeva che il sigillo apposto alla caricazione alle porte del vano di carico erano stati rotti (si è successivamente pensato all'utilizzo del mezzo da parte di migranti clandestini).



All'arrivo della merce a destino, le temperature venivano riscontrate regolari ma, nonostante l'assenza di anomalie apparenti al carico, il produttore, in considerazione della forzatura del sigillo e non avendo intenzione di correre alcun rischio in relazione ai propri prodotti destinati al consumo umano, decideva, in ossequio a protocollo interno di sicurezza, di distruggere tutta la partita ritenendo che qualità ed integrità non potessero, nelle

circostanze, essere più garantiti. Secondo la prospettazione del reclamante, il pregiudizio economico conseguente all'evento rientrava nell'accezione di danno ex art 17 CMR ed il vettore doveva ritenersi responsabile per la perdita totale del carico. Il Tribunale di Amsterdam ha però deciso in senso contrario alla tesi del produttore. In particolare per il giudice olandese l'art 17.1 CMR presuppone un pregiudizio fisico alle merci (che sia perdita totale, parziale o danno) mentre il caso sottoposto alla propria attenzione non rientrava - a giudizio della predetta autorità - tra quelli contemplati dalla norma. Nel decidere il caso negativamente per via del vincolo, a suo dire, imposto dall'art 17.1 CMR, il Tribunale ha in linea di principio riconosciuto che il produttore dei dessert potesse aver subito un pregiudizio economico per non aver voluto assumere il rischio che la merce potesse essere stata danneggiata in maniera non visibile. Purtroppo, secondo la sentenza in commento, tale danno non rientra tra quelli previsti dall'art. 17 CMR. Le conclusioni raggiunte dal giudice olandese sono particolarmente ortodosse. Una conclusione che potrebbe essere raggiunta anche da noi facendo applicazione del principio di interpretazione letterale della norma ma pervenendo alle medesime storture in punto di riparazione del danno. Non vi è dubbio, infatti, che, nel caso segnalato, l'avente diritto al carico abbia subito un pregiudizio economico per aver dovuto distruggere l'intero carico che, pur non presentando un apparente danno fisico, non offriva più il sicuro mantenimento dell'originario standard qualitativo. Pregiudizio conseguente a fatto occorso mentre la merce si trovava nella custodia e sotto la responsabilità del vettore. Posto che non si rinviene nella CMR una definizione di danno né una limitazione di esso al solo danno fisico, ci si aspetterebbe, laddove analogo caso si presentasse nella nostra giurisdizione, una conclusione più aderente alle esigenze dei traffici ed alla tutela dei diritti di entrambe le parti (merci/vettore) senza compressioni legate ad interpretazioni eccessivamente formaliste.

Imprescindibilità del diritto al contraddittorio preventivo



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

Con un'interessante pronuncia la Corte di Cassazione (sentenza n. 23858 del 29/10/2020) è di recente ritornata in merito al contraddittorio preventivo, sancendone l'inderogabilità. Il caso riguardava avvisi di liquidazione di maggiori diritti di confine e i contestuali atti di irrogazione delle sanzioni notificati dall'Agenzia delle Dogane nei confronti di una società importatrice e del suo spedizioniere doganale in rappresentanza indiretta; i suddetti atti erano stati emessi dall'Amministrazione a seguito di accertamenti compiuti (mancata inclusione dei diritti di licenza nel valore di transazione di merci importate dalla Cina), i cui esiti erano stati trasfusi in un Processo Verbale di Constatazione (PVC), allegato agli atti impugnati, senza essere stato in precedenza comunicato alle contribuenti. I Giudici di merito avevano dato ragione sia in primo, sia in secondo grado, alle contribuenti, annullando i suddetti atti laddove la nullità discendeva dal mancato rispetto del termine dilatorio di 30 giorni - di cui al art. 11 comma 4 bis D.Lgs. 374/1990 - che deve intercorrere fra la data di consegna o di ricezione del PVC e quella di notifica degli avvisi, al fine di dar modo all'operatore interessato, in ossequio al principio del contraddittorio, di comunicare all'Ufficio le proprie osservazioni e richieste. L'Agenzia delle Dogane proponeva ricorso in Cassazione ritenendo che il termine di 30 giorni potesse essere derogato, al pari di quanto previsto dall'art. 12 comma 7 della L. 212/2000 (c.d. Statuto del Contribuente), qualora ricorrano particolari ragioni d'urgenza. La Corte di Cassazione ha respinto il ricorso dell'Amministrazione sulla base delle seguenti argomentazioni. Il D.Lgs. n. 374 del 1990, art. 11, comma 4-bis (introdotto dal D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, art. 92, conv. dalla L. 24 marzo 2012,

n. 27) prevede: "*nel rispetto del principio di cooperazione stabilito dalla L. 27 luglio 2000, n. 212, art. 12, dopo la notifica all'operatore interessato (...) o dopo il rilascio al medesimo della copia del verbale delle operazioni compiute, nel quale devono essere indicati i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche posti a base delle irregolarità, delle inesattezze, o degli errori relativi agli elementi dell'accertamento riscontrati nel corso del controllo, l'operatore interessato può comunicare osservazioni e richieste, nel termine di 30 giorni decorrenti dalla data di consegna o di avvenuta ricezione del verbale, che sono valutate dall'Ufficio doganale prima della notifica dell'avviso di cui al successivo art. 11, comma 5*".



La disposizione è analoga, ma non identica, a quella contenuta nella L. 27 luglio 2000, n. 212, art. 12, comma 7, anch'essa modificata dal citato D.L., art. 92, comma 2, secondo cui "*nel rispetto del principio di cooperazione tra amministrazione e contribuente, dopo il rilascio della copia del processo verbale di chiusura delle operazioni da parte degli organi di controllo, il contribuente può comunicare entro sessanta giorni osservazioni e richieste che sono valutate dagli uffici impositori. L'avviso di accertamento non può essere emanato prima della scadenza del predetto termine, salvo casi di particolare e motivata urgenza. Per gli accertamenti e le verifiche aventi ad oggetto i diritti doganali di cui all'art. 34 Testo Unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con del D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43, si applicano le disposizioni del D.Lgs. 8 novembre 1990, n. 374, art. 11*". Il Giudice di legittimità sottolinea l'alternatività delle due suddette norme: l'art. 12 Statuto del contribuente, comma 7, non assurge a disposizione generale in materia di contraddittorio anticipato, ma si applica alla materia delle verifiche fiscali in loco

("accertamenti conseguenti ad "accessi", "ispezioni" e "verifiche" fiscali nei locali del contribuente") e si affianca alle ulteriori disposizioni che prevedono singole ipotesi di contraddittorio endoprocedimentale tra ufficio e contribuente, come, ad es., gli inviti a comparire in materia di studi di settore (L. 8 maggio 1998, n. 146, art. 10, comma 3-bis), ovvero in materia di accertamento sintetico (D.P.R. 29 settembre 1973, n. 600, art. 38, comma 7), ovvero, ancora, le comunicazioni preventive dell'ufficio in materia di liquidazione dell'imposta (D.P.R. n. 600 del 1973, art. 36-bis, comma 3) e di controllo formale (D.P.R. n. 600 del 1973, art. 36-ter, comma 4, D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, art. 54-bis, comma 3). Al procedimento di revisione dell'accertamento doganale, come specificato nel periodo finale aggiunto al citato art. 12, comma 7, si applica invece in via esclusiva il D.Lgs. n. 374/1990, art. 11. Le novità introdotte dal D.Lgs. n. 1 del 2012 valgono a sottolineare, ed a rafforzare, il rapporto di reciproca specialità che intercorre fra le due disposizioni (in ragione della diversa tipologia degli accertamenti che esse regolano e della diversa natura dei tributi cui accedono), già affermato dalla Corte di Cassazione, che, anche nel regime anteriore alla riforma, ha sempre escluso che il procedimento previsto dallo Statuto del contribuente potesse applicarsi in materia doganale (Cass., Sez. V, 25 gennaio 2019, n. 2175; Cass., Sez. VI, 23 maggio 2018, n. 12832; Cass., Sez. V, 2 luglio 2014, n. 15032). Tanto basterebbe, secondo il Giudice di legittimità, ad escludere che la mancanza, nel citato D.Lgs., art. 11, comma 4-bis, del richiamo "a casi di particolare e motivata urgenza", che consentano di emettere l'avviso prima del decorso del termine di 30 giorni dal rilascio all'operatore interessato della copia del verbale delle operazioni compiute, possa essere colmata in via di interpretazione estensiva od analogica della L. 212 del 2000, art. 12, comma 7, quasi che fosse dovuta ad una mera dimenticanza del legislatore della novella di cui al D.L. n. 1 del 2012, art. 92. Nell'ordinamento interno non si rinviene alcuna disposizione espressa che sancisca in via generale, ed a pena di nullità dell'atto impositivo, l'obbligo di attivazione da parte dell'Amministrazione del contraddittorio endoprocedimentale, mentre vi sono plurime disposizioni che

prescrivono tale obbligo, a condizioni, con modalità e con effetti differenti, in rapporto a singole e specifiche ipotesi (Cass., Sez. U., Cass., n. 24823/2015, cit.). Viceversa, per i tributi armonizzati, per i quali trova diretta applicazione il diritto dell'Unione, tale obbligo sussiste e la sua violazione comporta l'invalidità dell'atto (Cass. S.U. n. 24823 del 2015). In senso contrario alla tesi dell'Agenzia delle Dogane sussiste anche il rilievo che nel citato art. 11 comma 4 bis è stata data specifica attuazione, nella materia doganale, al principio del rispetto del contraddittorio preventivo, sancito, quale esplicitazione del diritto alla difesa, dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, art. 41, comma 2. La necessità di una rapida riscossione dei tributi doganali è stata comunque tenuta in conto dal legislatore, laddove ha stabilito in soli 30 giorni la durata del termine dilatorio: l'assegnazione all'operatore interessato di un termine a difesa dimezzato rispetto a quello spettante al contribuente ai sensi della L. n. 212 del 2000, art. 12, comma 7, non può che derivare dalla considerazione dell'urgenza, assunta così in materia a presupposto generalizzato, ancorché non determinante a tal punto da consentire una deroga al fondamentale principio del rispetto del contraddittorio preventivo. La Corte di Cassazione enuncia quindi il seguente principio di diritto: nel procedimento di revisione doganale di cui al D.Lgs. n. 374 del 1990, art. 11, comma 4-bis, l'avviso di rettifica dell'accertamento non può essere emanato prima del decorso del termine di 30 giorni dalla notifica o dal rilascio all'operatore interessato della copia del verbale delle operazioni compiute; al mancato rispetto di detto termine minimo consegue l'invalidità dell'avviso, non trovando applicazione in materia la deroga contemplata dalla L. n. 2 del 2000, art. 12, comma 7, per i casi di particolare e motivata urgenza.

Le crociere al tempo del Covid: tutela dei passeggeri e responsabilità dei vettori marittimi



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

Chiara.Raggi@mordiglia.it

Il'emergenza epidemiologica da Covid-19, come noto, ha avuto un forte impatto anche sul settore dei trasporti marittimi e del turismo; alcune caratteristiche delle crociere turistiche hanno però ulteriormente aggravato le problematiche che ne derivano. Si tratta, in primo luogo, della contemporanea presenza a bordo di un gran numero di persone (tra le quali anche categorie "a rischio" in quanto anziane o con problemi di salute), confinate per diversi giorni in spazi limitati. In secondo luogo, le crociere si svolgono lungo itinerari che toccano molti Stati, con situazioni sanitarie e strutture amministrative assai differenziate, distanti tra di loro e dal luogo di origine dei passeggeri. Rispetto a tale fenomeno, il quadro normativo di riferimento resta sostanzialmente quello costituito dalla Direttiva (UE) n. 2015/2302 (di seguito la "Direttiva") e dalla relativa normativa nazionale di attuazione e cioè, per l'ordinamento italiano, dal D.Lgs. 23 maggio 2011 n. 79 (di seguito "Codice del Turismo" o "cod. tur."). In tale contesto normativo, il primo tema che occorre affrontare è quello della possibile responsabilità da contagio dell'operatore di navi da crociera. Le norme della Direttiva e del Codice del Turismo in tema di responsabilità dell'organizzatore appaiono incentrate principalmente sulle ipotesi di "non conformità" o "inesatta esecuzione" dei servizi compresi nel pacchetto, piuttosto che su quelle di danno alla persona del viaggiatore. Non sembra dubbio, tuttavia, che la tutela della salute del viaggiatore rientri tra gli obblighi di protezione ai quali l'organizzatore è tenuto nei confronti del viaggiatore e della cui violazione esso è responsabile

L'art. 42.1 cod. tur. riconduce la responsabilità dell'organizzatore per l'esecuzione dei servizi nell'ambito della disciplina generale in tema di inadempimento delle obbligazioni di cui all'art. 1218 cod. civ.; l'organizzatore, dunque, non è tenuto al risarcimento del danno quando dimostra che l'inadempimento sia dovuto ad una "causa a lui non imputabile". Il successivo art. 43.3 dispone che l'organizzatore non è tenuto al risarcimento dei danni se dimostra che il "difetto di conformità" è imputabile a "circostanze inevitabili e straordinarie". Il coordinamento tra le due norme non è del tutto agevole: da un lato, ci si può chiedere se la violazione dell'obbligo di tutela della salute del viaggiatore sia un "difetto di conformità"; dall'altro, non è chiaro se le "circostanze inevitabili e straordinarie" siano qualcosa di diverso dalla "causa non imputabile" di cui all'art. 1218 cod. civ. . Assumendo, per semplicità di esposizione, la sostanziale equivalenza tra le cause di esonero da responsabilità dell'organizzatore previste dall'art 43.3 cod. tur. e quelle di cui all'art. 1218 cod. civ. (richiamato dall'art. 42.1 cod. tur.), la prova liberatoria consisterà nella prova del caso fortuito, nei suoi elementi di straordinarietà, imprevedibilità ed inevitabilità. Prima che l'onere della prova liberatoria venga ad essere posto a carico dell'organizzatore, occorre però che il viaggiatore fornisca la prova (non difficile) del contagio e quella (più ardua) dell'essersi il contagio verificato nel corso della permanenza a bordo; le caratteristiche della malattia (periodo di latenza, possibile asintomaticità) possono infatti rendere incerta l'identificazione del momento in cui si è verificato il contagio. Una volta che il passeggero abbia assolto l'onere della prova a suo carico, spetterà (come detto) all'Operatore fornire la prova liberatoria del fortuito.



Sotto questo profilo, non sembrano possibili dubbi in relazione alla straordinarietà dell'evento costituito dall'epidemia Covid-19. Più complesso è il

tema della sua prevedibilità. Premesso che non potrà che trattarsi di valutazioni "ex ante", tali valutazioni dovranno necessariamente variare con il trascorrere del tempo e l'evolversi della situazione sanitaria; così, ciò che non era prevedibile al momento del primo manifestarsi dell'epidemia, potrà esserlo dopo. Un altro elemento da considerare a questo riguardo è quanto sia ampio il dovere dell'Operatore di assumere informazioni in merito alla situazione sanitaria nei porti di scalo dell'itinerario della crociera e su quali fonti esso possa o debba fare affidamento a tale fine . Risulterà infine cruciale il profilo della inevitabilità, ovvero della adozione da parte dell'Operatore della crociera di misure idonee a prevenire l'insorgere del contagio o il suo propagarsi. La valutazione della idoneità o meno di tali misure andrà parametrata in relazione alle specifiche condizioni ambientali e operative di una nave da crociera. Potranno quindi venire in rilievo: il costante screening dell'equipaggio, il test dei passeggeri al momento dell'imbarco, la presenza a bordo di strumenti di protezione individuale, la struttura medica di bordo, le misure di distanziamento e la gestione degli spazi comuni, l'isolamento di soggetti riscontrati positivi, la sanificazione dei locali e degli spazi. Un utile riferimento per determinare il rispetto di adeguati standard di diligenza sarà indubbiamente costituito dalle guidelines emanate da organizzazioni internazionali . L'art. 43.5 cod. tur. esclude la possibilità di limitazione per il risarcimento del danno alla persona, che andrà quindi determinato secondo gli ordinari criteri civilistici. Una ipotesi particolare si configura in relazione a passeggeri che, pur senza essere vittima di contagio, abbiano sofferto la situazione di tensione e timore che si sia creata a bordo a seguito dell'emergere di casi di positività. Fermo restando che il risarcimento di un danno patrimoniale di questo tipo richiede comunque che sia superata la soglia della ragionevole tollerabilità , questa ipotesi potrà rientrare nella nozione di "danno da vacanza rovinata", da tempo elaborata dalla giurisprudenza ed ora codificata dall'art. 46.1 cod. tur. Un'ipotesi particolare di danno si configura in relazione a passeggeri che, pur senza essere vittima di contagio, abbiano sofferto la situazione di tensione

e timore che si sia creata a bordo a seguito dell'emergere di casi di positività (danno da "emotional distress"). Il tema è stato recentemente affrontato dalla United States District Court della California (caso WEISSBERGER c. PRINCESS CRUISE LINES LTD - nave "Grand Princess"). Il caso riguardava una crociera sulla nave "Grand Princess", partita da San Francisco verso le Hawaii il 21 febbraio 2020. A seguito di 46 test effettuati il 6 marzo 2020, vennero riscontrati 21 casi di positività al Covid-19, numero che salì rapidamente nei giorni successivi. Il 9 marzo 2020 la nave scalò a Oakland e i coniugi Weissberger, pur non essendo risultati positivi né aver manifestato i sintomi del Covid-19, presentarono una citazione nei confronti di Princess Cruises, chiedendo il risarcimento dei danni per "emotional distress" conseguenti al timore di contagio durante il periodo di quarantena a bordo. Nei mesi successivi, numerose azioni analoghe vennero proposte nei confronti di Princess Cruises da altri passeggeri. La United States District Court della California ha respinto i reclami dei passeggeri, affermando che "al fine di ottenere il risarcimento del danno per "emotional distress" occorre che vi sia stato un danno materiale ("physical impact") o il rischio prossimo di tale danno, e non è quindi sufficiente il mero timore di contrarre l'infezione da Covid-19." La decisione della Corte statunitense si è fondata su due presupposti. In primo luogo, gli attori che reclamavano il risarcimento non avevano allegato evidenza di un "physical impact", ossia di un danno materiale come risultato della condotta negligente della società crocieristica. In secondo luogo, i medesimi attori non avevano dimostrato nemmeno di essere stati posti in una situazione di rischio prossimo di un danno da contagio, né di aver subito alcuna fisica manifestazione del loro "emotional distress". La mancanza di tali elementi ha quindi indotto la Corte della California ad emettere una sentenza di rigetto del reclamo avanzato dai coniugi Weissberger. A parte il danno alla salute per chi sia direttamente colpito dal contagio, la presenza di casi di positività a bordo della nave può incidere significativamente sulle modalità di esecuzione della crociera, determinando cambiamenti di itinerario, cancellazioni di scali, limitazioni alle escursioni ed alle

attività ricreative di bordo, restrizioni dell'accesso alle aree comuni, periodi di isolamento in cabina o di quarantena prima di poter sbarcare. Limitazioni alla possibilità di scalare determinati porti o di lasciare la nave per scendere a terra o imposizioni di periodi di quarantena possono inoltre derivare, indipendentemente dalla situazione sanitaria a bordo, da provvedimenti dello Stato di bandiera della nave o delle autorità locali. Inevitabile conseguenza del diffondersi dell'epidemia è stata poi la cancellazione di un gran numero di partenze. Dall'inizio dell'emergenza è sorta quindi un'esigenza di tutelare i passeggeri che sono stati incolpevolmente impossibilitati a viaggiare e di determinare la sorte dei contratti di trasporto marittimo e di organizzazione di pacchetto turistico. Tale esigenza è stata inizialmente recepita dal Governo inizialmente con il D. L. 2.3.2020 n. 9 che, all'art. 28, ha previsto la risoluzione per sopravvenuta impossibilità della prestazione, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1463 del codice civile, dei contratti di trasporto stipulati da persone che per motivi di misure restrittive e quarantene erano impossibilitate ad utilizzare i biglietti acquistati, ovvero inutilizzabili perché aventi come destinazione località Italiane o Stati esteri dove fosse impedito o vietato lo sbarco, l'approdo o l'arrivo in ragione della situazione emergenziale epidemiologica da COVID-19 ed il diritto di recesso senza pagamento di penale di cui all'art. 41 del D. Lgs. n. 79/2011 "Codice del Turismo" per i consumatori che avessero acquistato un pacchetto turistico e si trovassero nelle situazioni anzidette. La norma prevedeva in questi casi il rimborso da parte del vettore e/o dell'organizzatore turistico del corrispettivo pagato per il trasporto o per il pacchetto turistico, stabilendo, altresì, che il rimborso potesse essere effettuato anche mediante l'emissione di un voucher di importo pari alla somma pagata da utilizzare entro un anno dall'emissione per acquistare un nuovo biglietto di trasporto o un pacchetto turistico. Successivamente, nel Decreto Legge 17.3.2020 n. 18 cd "Cura Italia", come modificato in sede di conversione con legge 24.4.2020 n. 27, è stato introdotto l'art. 88 bis che, ribadito che costituiscono ipotesi di impossibilità sopravvenuta della prestazione le misure

restrittive che impediscano la partenza ovvero l'arrivo a destinazione e l'approdo nel porto, ha confermato la risoluzione contratti e stabilito la possibilità di recesso anche da parte dell'organizzatore turistico. In merito al rimborso delle somme pagate dal viaggiatore, il decreto ha previsto che "il vettore e la struttura ricettiva procedono al rimborso del corrispettivo versato in favore del soggetto dal quale hanno ricevuto il pagamento oppure all'emissione in suo favore di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione" e "l'emissione dei voucher previsti dal presente articolo assolve i correlativi obblighi di rimborso e non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario". Voucher e modalità di rimborso che, a seguito della Raccomandazione della Commissione Europea del 13.5.2020 e all'avvio da parte della Commissione UE di due procedure di infrazione a carico dell'Italia, sono oggi definite dall'art. 88 bis del Decreto Legge n. 18/20202 come modificato dalla legge 17.7.2020 n. 77. La norma, nella nuova formulazione, stabilisce in 18 mesi la durata dei vouchers e prevede al comma 11 che "*per tutti i rapporti inerenti ai contratti instaurati con effetto dall'11 marzo 2020 al 30 settembre 2020, in caso di recesso esercitato entro il 31 luglio 2020, ..., la controprestazione già ricevuta può essere restituita mediante un voucher di pari importo emesso entro quattordici giorni dalla data di esercizio del recesso e valido per diciotto mesi dall'emissione*" e, all'art. 12, che "*l'emissione dei voucher a seguito di recesso esercitato entro il 31 luglio 2020 non richiede alcuna forma di accettazione da parte del destinatario. Il voucher può essere emesso e utilizzato anche per servizi resi da un altro operatore appartenente allo stesso gruppo societario. Può essere utilizzato anche per la fruizione di servizi successiva al termine di validità....*". Benchè anche nella nuova formulazione dell'art. 88 bis l'emissione dei voucher non sia sottoposta all'approvazione dei viaggiatori, la disposizione aumenta notevolmente la durata del voucher, prevede una maggiore spendibilità del credito contenuto nel voucher e, soprattutto, la possibilità, se il voucher non viene utilizzato entro la scadenza indicata, di richiedere ed ottenere dal vettore emittente il rimborso

dell'importo a suo tempo versato. In tale prospettiva di temperamento della tutela dei viaggiatori e di spinta per economica per il settore crocieristico, si inserisce l'ultimo DPCM in vigore dal 5.11 che, in un quadro pandemico ancora allarmante, ha previsto all'art. 10 che i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possano essere comunque svolti se pure in conformità e nel rispetto delle specifiche linee guida già validate dal Governo ec dal Comitato tecnico-scientifico (ordinanza 3 febbraio 2020, n. 630).

Gli emendamenti governativi al disegno di legge delega sulla riforma del processo civile - Nuove opportunità per la Mediazione



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo
barbarapozzolo@studiodilegalepozzolo.it

Il Ministro della Giustizia Cartabia, sin dal suo primo intervento in Parlamento, aveva evidenziato la necessità di rafforzare gli strumenti alternativi di risoluzione delle controversie per contenere l'incremento del contenzioso giudiziario che verosimilmente si presenterà nel momento in cui verranno a cessare gli effetti dei provvedimenti legislativi che hanno sinora bloccato gli sfratti, le esecuzioni e le procedure consensuali, i licenziamenti e il contenzioso bancario. Il Ministro ritiene altresì che il rafforzamento delle misure alternative di risoluzione delle controversie, unitamente ad una riforma dell'intero settore della giustizia, siano necessari per far risalire nelle classifiche internazionali l'Italia, che oggi si trova tra le ultime

posizioni per l'efficienza della giustizia e tutela del credito, sfruttando le risorse dei fondi stanziati dal recovery plan. La Cartabia ricorda nei suoi interventi come sia un dato di esperienza consolidata che le forme alternative di risoluzione producano effetti virtuosi sull'amministrazione della giustizia e che quindi lungi dall'essere "alternativi" tali strumenti rivestono un ruolo di complementarità e di coesistenza; allo stesso tempo ha dovuto rilevare come tali misure alternative siano ancora poco utilizzate da parte degli addetti ai lavori. In ogni caso, sebbene poco utilizzate, le procedure di mediazione hanno comunque determinato positivi effetti e deflattivi sulla gestione sulla giustizia, come mostrato dalle statistiche pubblicate dal Ministero di Giustizia sugli esiti delle mediazioni sia pure con risultati differenti in ambiti a seconda delle materie in cui sono state utilizzate. La Cartabia ha quindi evidenziato come gli strumenti alternativi di risoluzione delle controversie saranno determinanti per arginare tutti quei contenziosi che scaturiranno a seguito degli effetti economici della pandemia che hanno creato scompensi notevoli tra le parti e che non sarà possibile definire con il ricorso alla giustizia ordinaria in quanto il ruolo fondamentale della giustizia civile è quello di tutelare i bisogni quotidiani dei cittadini oltre che quelli degli operatori economici. L'idea di riforma della Cartabia è guidata dall'idea di un processo agile all'insegna della collaborazione leale tra le parti i difensori ed il giudice. Le dichiarazioni "programmatiche" del ministro della Giustizia hanno trovato accoglimento nei 24 emendamenti per la riforma della giustizia civile volte a semplificare i procedimenti civili sia nei tempi che nelle forme e conseguentemente anche a favorire l'attrazione degli investitori stranieri sull'Italia, tale impegno è stato assunto dal governo che si è impegnato con le istituzioni europee a abbattere del 40% la durata dei processi in 5 anni e pertanto l'approvazione di questi emendamenti rappresenta il primo passo per raggiungere questo obiettivo ambizioso dal raggiungimento del quale dipende anche l'erogazione dei fondi previsti dal PNR per il rilancio complessivo del paese e dell'economia. La riforma mira a razionalizzare la giustizia senza stravolgerla. Le principali novità sono le la

valorizzazione delle forme di giustizia alternativa e la semplificazione del procedimento civile anche con la previsione di rendere stabile e definitivo l'utilizzo delle innovazioni telematiche introdotte durante l'emergenza del Covid e attraverso il rafforzamento della tutela del credito nel processo esecutivo e questo ultimo punto soprattutto per gli investitori stranieri è estremamente importante, è prevista una semplificazione per i giudizi in materia di lavoro e l'istituzione di un unico rito unitario nei procedimenti di famiglia preservando la specificità per quanto attiene alla giustizia minorile. **Per quanto attiene alle soluzioni alternative delle controversie** gli emendamenti prevedono: **-A) Estendere il ricorso obbligatorio alla mediazione in via preventiva in materia di contratti di associazione in partecipazione, di consorzio, di franchising, di opera, di rete, di somministrazione, di società di persone, di subfornitura**, fermo restando il ricorso alle procedure di risoluzione alternativa delle controversie previsto da leggi speciali; **-B) riordinare e semplificare la disciplina degli incentivi fiscali prevedendo: l'incremento della misura dell'esenzione dall'imposta di registro** (si ipotizza il raddoppio di quello attuale e quindi fino a 100.000,00); **- il riconoscimento di un credito d'imposta per il compenso dell'avvocato nella mediazione** (nei limiti previsti dai parametri professionali); **-un credito d'imposta commisurato al contributo unificato versato nel giudizio che risulti estinto a seguito della conclusione dell'accordo di mediazione**; **-l'estensione del patrocinio a spese dello Stato alle procedure di mediazione e di negoziazione assistita**; C) Interventi volti a risolvere alcune criticità evidenziate nella prassi: **sulle spese e costi** -un credito di imposta in favore degli organismi di mediazione in caso di parte ammessa al patrocinio a spese dello Stato; **-la riforma delle spese di avvio e delle indennità di mediazione**; **sulla partecipazione personale delle parti**: **-individuare, nei procedimenti di opposizione a decreto ingiuntivo, la parte che deve presentare la domanda di mediazione e la sorte del decreto ingiuntivo laddove non sia stata esperita** (giurisprudenza contrastante); **riordinare le disposizioni concernenti lo svolgimento della procedura di mediazione nel senso di**

favorire la partecipazione personale delle parti, nonché l'effettivo confronto sulle questioni controverse, regolando le conseguenze della mancata partecipazione; prevedere la possibilità per le parti di delegar, un proprio rappresentante a conoscenza dei fatti e munito dei poteri necessari per la soluzione della controversia e prevedere che **le persone giuridiche e gli enti partecipino al procedimento di mediazione avvalendosi di rappresentanti o delegati a conoscenza dei fatti e muniti dei poteri necessari per la soluzione della controversia**; per i **rappresentanti delle amministrazioni pubbliche** che la conciliazione nel procedimento di mediazione **non dia luogo a responsabilità contabile quando il contenuto dell'accordo rientra nei limiti del potere decisionale conferito**; prevedere che **l'amministratore del condominio sia legittimato ad attivare, aderire e partecipare a un procedimento di mediazione** e che l'accordo di conciliazione riportato nel verbale sia sottoposti all'approvazione dell'assemblea e che, in caso di mancata approvazione, la conciliazione si intende non conclusa o la proposta del mediatore non approvata; Sulla **possibilità per le parti di stabilire, al momento della nomina dell'esperto, che la sua relazione possa essere prodotta in giudizio** e liberamente valutata dal giudice; Rivedere infine la disciplina sulla formazione e sull'aggiornamento dei mediatori, **potenziare i requisiti di qualità e trasparenza del procedimento di mediazione**; **Valorizzare e incentivare la mediazione demandata dal giudice** con il monitoraggio delle esperienze e la tracciabilità dei provvedimenti giudiziali che demandano le parti alla mediazione. Gli emendamenti governativi al disegno di legge delega sulla riforma del processo civile sono stati firmati dal Ministro della Giustizia in questi giorni e iniziano ora il loro iter parlamentare, nella prospettiva di un approdo nell'aula di Palazzo Madama a partire dal 20 luglio. Non ci resta quindi che attendere.

L'incertezza del trattamento IVA delle merci destinate in un deposito UE



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

Con risposta n. 237 del 25.08.2020 in riscontro all'istanza di interpello (ex art. 11, c. 1, lett.a, legge n.212/2000), l'Agenzia delle Entrate assume una nuova posizione in merito al regime IVA da applicarsi all'operazione di invio di beni presso un deposito situato in altro Stato membro UE, in assenza di contestuale vendita. Nel caso specifico la società istante, che opera nel settore della produzione e commercializzazione all'ingrosso di prodotti alimentari, ha tra i propri clienti due operatori della grande distribuzione organizzata GDO ("operatori"), uno con sede in Gran Bretagna e uno in Irlanda. Detti operatori intendono implementare una piattaforma logistica presso il magazzino di proprietà di un partner dell'istante situato in Belgio, al fine di avere la merce sempre a disposizione presso detta piattaforma, pronta per la spedizione in Gran Bretagna ed in Irlanda 24 ore prima della ricezione dell'ordine da comunicarsi a cura dell'istante al partner belga. Gli accordi contrattuali intercorsi tra le parti prevedono che: a) le merci vengano raggruppate e/o smistate presso la piattaforma dove rimangono temporaneamente stoccate, non entrando mai nella disponibilità degli operatori in momento antecedente il loro acquisto, b) la società istante invii periodicamente al partner belga gestore della piattaforma i quantitativi di merce indicati dagli operatori nel *forecast* predisposto con cadenza giornaliera, c) gli operatori procedano all'ordine, prelevino la merce e la facciano spedire dal partner belga ai propri punti vendita in UK e in Irlanda. Secondo la soluzione interpretativa fornita dall'istante, una volta ricevuto l'ordine di acquisto da parte degli operatori, al momento del trasferimento della merce dall'Italia

presso la piattaforma belga, la società istante provvede ad emettere fattura per la (i) cessione intracomunitaria ex art. 41 d.l. n. 331/1993 se le merci vengono trasportate in Gran Bretagna ante-BREXIT o in Irlanda, oppure per la (ii) cessione all'esportazione ex art. 8, c.1, lett. a), D.P.R. n. 633/72 se le merci vengono trasportate in Gran Bretagna post-BREXIT, non ritenendo, ai fini IVA, che il solo trasferimento delle merci dall'Italia presso la piattaforma logistica in Belgio, ivi collocate in attesa dell'ordine da parte dei predetti operatori, configuri un'autonoma operazione rilevante ai fini IVA. Infatti, in base agli accordi intercorsi tra la società istante e gli operatori GDO, il trasferimento delle merci presso la piattaforma belga viene posto in essere sin dall'origine ai fini del successivo invio in Gran Bretagna ed Irlanda per la cessione delle merci ai predetti operatori. I contratti stipulati dalle parti prevedono che le merci inviate alla piattaforma vengano esclusivamente ordinate e cedute (salvo casi eccezionali) agli operatori medesimi. In risposta all'istanza, l'Agenzia delle Entrate premette che per determinare il regime IVA dell'operazione in esame si deve tener conto delle sue caratteristiche unitamente alla circostanza che, salvo diversi nuovi accordi, dopo il 31.12.2020 il Regno Unito non sarà più parte del territorio doganale e fiscale (IVA e accise) dell'Unione Europea e che la circolazione delle merci tra Regno Unito e UE verrà considerata commercio con un Paese terzo. L'Agenzia precisa di non ritenere lo stoccaggio della merce presso la piattaforma belga una mera "sosta tecnica", posto che nel caso specifico la sosta non è limitata al tempo strettamente necessario per le operazioni di raggruppamento o smistamento della merce da parte del vettore, risultando esclusivamente funzionale alle esigenze di approvvigionamento degli operatori che stabiliscono discrezionalmente il termine entro il quale ordinare la merce. Secondo l'Agenzia l'operazione di trasferimento della merce dall'Italia al Belgio senza il passaggio della proprietà degli stessi, costituisce un'ipotesi di cessione intracomunitaria "per assimilazione", il c.d. trasferimento a se stessi (ex art. 41, c. 2, lett. c, d.l. n. 331/93), in linea con il principio comunitario contenuto nell'art. 17 direttiva 2006/112/CE che assimila alle

cessioni intracomunitarie non imponibili effettuate a titolo oneroso la spedizione senza contestuale vendita da parte di un soggetto passivo di beni della sua impresa a destinazione di un altro Stato membro, a condizione che i beni non siano oggetto di operazioni di manipolazione relative al perfezionamento attivo o destinati ad essere utilizzati temporaneamente per l'esecuzione di prestazioni di servizi o che beneficino dell'ammissione temporanea in esenzione dei dazi doganali (cfr. art. 41, comma 3); configurandosi come cessione intracomunitaria assimilata (non imponibile), l'IVA sarebbe dovuta nel territorio dello Stato membro di destinazione dei beni dove si trova la piattaforma logistica del partner, ovvero in Belgio, con conseguente obbligo per la società istante di nominare un rappresentante fiscale o richiedere l'identificazione diretta in Belgio con conseguente emissione di fattura nei confronti della "propria" partita IVA belga. La successiva cessione dei beni agli operatori GDO deve essere soggetta alle formalità e alla normativa IVA in vigore in Belgio che dovrà tener conto dello status comunitario o meno del cessionario. La risposta dell'Agenzia appare in linea con gli artt. 31 e 32 della Direttiva 2006/112, dato che il luogo della cessione del bene è quello in cui si trova al momento della vendita o dell'inizio del trasporto/spedizione quale che sia la sua destinazione del bene, luogo che nel caso specifico corrisponde allo Stato in cui è ubicato il deposito, e non l'Italia rispetto alla quale tale vendita deve considerarsi extraterritoriale e quindi fuori campo Iva. Pur dovendosi riconoscere la conformità della risposta in oggetto alla citata normativa comunitaria, le conclusioni a cui giunge l'Agenzia non appaiono però in linea con la precedente risposta n. 238/2020 del 03.08.2020, riguardante una Società che intende commercializzare beni di sua produzione su un mercato extra UE attraverso una piattaforma *online* di altro gruppo, utilizzata da aziende internazionali per vendere i loro prodotti tramite "e-commerce" a privati consumatori di uno specifico Stato. Secondo quanto precisato dalla società istante, dal punto di vista logistico ed amministrativo la merce parte dall'Italia per essere trasferita in un magazzino di proprietà di terzi situato in una zona franca di uno Stato extraUE in attesa di essere venduta a privati

consumatori di questo Stato. L'istante precisa che la merce rimane di sua proprietà fino a quando non viene venduta al cliente privato; all'uscita della merce dal magazzino italiano, i prodotti sono accompagnati da una fattura proforma, idonea a connotare un'esportazione definitiva solo dal punto di vista doganale. Quando perviene l'ordine sulla piattaforma la merce viene ceduta al privato e l'incasso del corrispettivo di vendita accreditato tramite altra piattaforma di terzi. La merce viene sdoganata dalla società che gestisce il deposito fiscale in zona franca solo al momento dell'uscita dal deposito per essere consegnata al privato consumatore. Nella fattispecie, l'Agenzia delle Entrate dà atto dell'esistenza di un'unitaria cessione a titolo oneroso delle merci in uscita, secondo un procedimento che si perfeziona solo in un secondo momento, all'atto del prelievo delle merci dal deposito; in questo caso secondo l'Agenzia, l'effetto traslativo della proprietà dei beni esportati, ancorché differito, non esclude che l'operazione, unitariamente considerata, possa considerarsi una cessione all'esportazione non imponibile ai sensi dell'articolo 8, primo comma, del D.P.R. 633/72. D'altra parte nel citato art. 8 "non si riscontra disposizione, né esigenza sistematica che imponga una sequenza temporale vincolata degli effetti della transazione nel senso della necessaria anteriorità dell'effetto traslativo del diritto reale rispetto a quello dell'uscita della merce dal territorio comunitario. Atteso, peraltro, che, a fini IVA, assume rilievo la nozione di "operazione" piuttosto che quella di "atto" (...), l'accezione "cessione all'esportazione", utilizzata dalla disposizione, appare, infatti, denunciare la necessaria ricorrenza di un vincolo finalistico tra trasferimento della proprietà e esportazione, ma non anche quella di un'obbligata successione temporale tra i due termini dell'operazione. Sul piano sistematico, poi, l'osservanza del richiamato principio della tassazione dei beni nel luogo di consumazione richiede solo il carattere definitivo dell'operazione, sicché ciò che risulta essenziale, e che la norma persegue al fine di evitare iniziative fraudolente, è la prova (il cui onere grava sul

contribuente) che l'operazione, fin dalla sua origine e nella relativa rappresentazione documentale, sia stata concepita in vista del definitivo trasferimento e cessione della merce all'estero" (Corte di Cassazione, sentenza n. 23588 del 20 dicembre 2012, nonché sentenza 8 marzo 2013, n. 5894). Secondo l'Agenzia, con il prelievo dei beni prodotti dalla Società dal deposito per la consegna al cliente estero si dà esecuzione alla compravendita e si realizzano i presupposti per inquadrare l'operazione come cessione all'esportazione non imponibile ex art. 8, comma 1, lettera a, D.P.R. 633/72, mentre il plafond IVA si andrà a costituire solo nel momento e nella misura in cui le merci risulteranno prelevate e debitamente certificate dall'Istante. Ciò nel presupposto, affermato dalla predetta pronuncia della Suprema Corte di Cassazione, che sussista "il carattere definitivo dell'operazione, sicché ciò che risulta essenziale (...) al fine di evitare iniziative fraudolente, è la prova (il cui onere grava sul contribuente) che l'operazione, fin dalla sua origine, e nella relativa rappresentazione documentale, sia stata concepita in vista del definiti definitivo trasferimento e cessione della merce all'estero". Diversamente dalla precedente risposta riguardante analoga operazione di cessione di beni destinati in un deposito seppur in stato comunitario, l'Agenzia afferma quindi che non si tratta di vendite extraterritoriali fuori campo IVA ex art.7-bis, D.P.R. 633/72, bensì di cessioni all'esportazione non imponibili ex art. 8 D.P.R. 633/72, considerando l'operazione dell'esportazione definitiva di beni fuori del territorio Ue a destinazione di un deposito (doganale) da cui saranno estratti e sdoganati solo se e quando saranno acquistati dai clienti. Diversamente dalla prima risposta in esame, il regime di non imponibilità viene quindi retroattivamente applicato con riguardo alla vendita di beni esportati che, però, verranno ceduti solo in un momento successivo, ossia quando non saranno più fisicamente esistenti nel territorio dello Stato, circostanza che dovrebbe invece rendere l'operazione territorialmente irrilevante. Trattasi quindi di interpretazioni diverse rese dall'Agenzia delle Entrate in risposta a interPELLI riguardanti operazione del tutto simili con conseguente incertezza per gli operatori non solo in relazione agli

adempimenti formali (fatturazione con indicazione del regime di non imponibilità), ma per quanto attiene ad aspetti sostanziali, in particolare, alla rilevanza ai fini dell'acquisizione dello "status" di esportatore abituale e della formazione del plafond IVA che garantisce agli esportatori la possibilità di eseguire acquisti di beni/servizi e importazioni senza applicazione dell'IVA. Stante l'incertezza generata dalle interpretazioni, si ritiene quindi condivisibile la posizione dottrina secondo cui sarebbe opportuno intervenire normativamente sulle operazioni che alimentano l'ammontare del plafond IVA, includendovi anche le vendite extraterritoriali ex art. 7 bis del citato decreto di beni previamente esportati.

Autotrasporti: Anas e trasporti eccezionali, la sentenza T.A.R. Lazio n. 6616 del 16 giugno 2020



avv. Gian Carlo Soave
Studio Legale Soave
avvgiancarlosoave@legassinfo.it

Con la pronuncia n. 6616 del 16.06.2020 il TAR del Lazio ha annullato una serie di provvedimenti emessi dell'ANAS che introducevano prescrizioni relative alle autorizzazioni periodiche, multiple e singole, per i trasporti eccezionali con veicoli di massa superiore alle 44 tonnellate. In particolare, la controversia aveva ad oggetto l'introduzione da parte di Anas, per il tramite degli atti impugnati, di una serie di obblighi, circoscritti ai trasporti eccezionali, aventi ad oggetto: il preavviso da dare all'inizio del viaggio tramite il portale ANAS TEWEB e l'annotazione/comunicazione di inizio e fine viaggio da fornire per mezzo di un applicativo denominato TEWEBAPP. Il

ragionamento del TAR Lazio prende le mosse dall'articolo 10 del Codice della Strada che, dopo avere definito i "veicoli eccezionali" e i "trasporti in condizione di eccezionalità", ne prevede la soggezione "a specifica autorizzazione alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario". L'autorizzazione in questione deve essere rilasciata "o volta per volta o per più transiti o per determinati periodi di tempo nei limiti della massa massima tecnicamente ammissibile" e "nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal regolamento". Qualora il transito del veicolo eccezionale o del trasporto in condizioni di eccezionalità imponga la chiusura totale della strada con l'approntamento di itinerari alternativi, la scorta tecnica deve richiedere l'intervento degli organi di polizia stradale competenti per territorio. Il comma 10 del suddetto articolo prevede poi che "l'autorizzazione può essere data solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. In essa sono indicate le prescrizioni nei riguardi della sicurezza stradale. Se il trasporto eccezionale è causa di maggiore usura della strada in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi e al periodo di tempo o al numero dei transiti per i quali è richiesta l'autorizzazione, deve altresì essere determinato l'ammontare dell'indennizzo, dovuto all'ente proprietario della strada, con le modalità previste dal comma 17. L'autorizzazione è comunque subordinata al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi e alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto nonché alle opere di rafforzamento necessarie". Secondo i giudici amministrativi, il codice della strada definisce già due tipologie di autorizzazione (singola e multipla ovvero periodica) e ne prevede il rilascio nei limiti della massa ammissibile e con la eventuale imposizione di ulteriori prescrizioni, quali limiti di velocità e percorsi prestabiliti. Dunque, il legislatore ha puntualmente definito i trasporti e veicoli eccezionali e li ha assoggettati a un regime autorizzativo, rispondente a

finalità di tutela della conservazione delle strutture stradali e della sicurezza della circolazione, prevedendo anche le ipotesi in cui è dovuta la corresponsione di una indennità di usura. L'Anas con i provvedimenti impugnati aveva invece introdotto nuovi obblighi per i trasporti eccezionali, imponendo in via generalizzata, e quindi a prescindere dalle effettive esigenze nascenti dalla tipologia di transito, che il soggetto autorizzato fosse tenuto a effettuare un preavviso di transito, attività non prevista né nella normativa primaria né in quella secondaria. Peraltro, secondo il Tar Lazio, anche l'imposizione di generalizzati obblighi di annotazione dell'inizio e fine del viaggio non trova un adeguato riscontro nella normativa di base. Un tale obbligo è, infatti, previsto limitatamente alla segnalazione dell'inizio viaggio e per le sole autorizzazioni singole e multiple, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 16, comma 10 del Regolamento di attuazione.

COVID e quarantena: malattia, infortunio o assenza?



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

Quante volte in questi ultimi mesi ci sarà capitato di venire in contatto, direttamente o indirettamente, con persone affette dal virus COVID? Come ci siamo comportati? Siamo rimasti in casa per evitare il diffondersi del contagio? Non ci siamo recati a lavoro in via precauzionale? La tutela previdenziale ed assistenziale copre le assenze da COVID? Ed a quali condizioni? A regolamentare tali fattispecie non poteva non intervenire proprio l'INPS con proprie circolari operative e regolamentari. Un primo messaggio sul tema risale invero al

24 giugno 2020 (Messaggio INPS n. 2584 del 24.06.2020) allorché l'Ente ha cercato di fornire le prime istruzioni operative e normative all'indomani della previsione contenuta nel Decreto Legge n. 18/2020 convertito in Legge n. 27/2020 e precisamente nell'art. 26 che ha equiparato *tout court*, ai fini del trattamento economico previdenziale, i periodi di quarantena dovuti a COVID 19, a cui risultavano sottoposti i lavoratori del settore pubblico e privato, alla malattia, specificando anche che gli stessi non sarebbero stati computabili ai fini del compenso. In tale messaggio pertanto, l'INPS, per delineare l'ampia portata della norma, ha precisato che quanto si parla di quarantena ci si riferisce: i) ai periodi trascorsi in quarantena con sorveglianza attiva cui sono sottoposti i lavoratori che hanno avuto contatti diretti e stretti con casi confermati di malattia infettiva; ii) a quelli di permanenza domiciliare fiduciaria con sorveglianza attiva con riguardo a quei soggetti che hanno fatto ingresso in Italia da zone a rischio epidemiologico; iii) ed a quelli ancora di quarantena precauzionale di cui all'art. 1, comma 2, lettera d) e e) del Decreto Legge n. 19/2020 ovverosia di casi di contatti diretti con contagiati e nei casi di soggetti positivi. A bene vedere, dunque, stante l'ampia estensione della norma ed i consequenziali chiarimenti dell'INPS, all'indomani di tali previsioni normative e regolamentari, è apparso subito chiaro che di fatto la permanenza domiciliare, comunque fosse motivata, sarebbe stata coperta dalle indennità di malattia sulla scorta del relativo certificato medico. Contestualmente a tale normativa previdenziale, è intervenuta anche l'INAIL precisando, dal canto suo, analoghe previsioni nel caso in cui la quarantena e/o il contagio medesimo si verificano nel corso o in occasione dell'attività lavorativa ovvero *in itinere*, cioè durante il percorso di andata o ritorno dal luogo di lavoro (Circolare INAIL n. 13 del 13.04.2020). Ciò è stato possibile equiparando ai fini della relativa copertura economica tali casi all'infortunio sul lavoro ed in particolare la causa virulenta a quella violenta propria dell'infortunio, anche quando i suoi effetti si manifestano dopo un certo tempo. Nello specifico nella Circolare, mutuando il disposto di cui all'art. 42 del Decreto Legge n. 18/2020, si legge che: "Le prestazioni Inail nei casi di accertata

infezione da coronavirus in occasione del lavoro sono erogate anche per il periodo di quarantena o di permanenza domiciliare fiduciaria dell'infortunato con conseguente astensione dal lavoro". L'ampia portata anche di tale regolamentazione si manifesta poi nella previsione per la quale la tutela assicurativa si estende anche alle ipotesi in cui l'identificazione delle precise cause e modalità lavorative del contagio si presenti problematica, così riconducendo a copertura anche i casi incerti in merito alla loro derivazione attraverso la sola sussistenza di "indizi gravi, precisi e concordanti tali da far scattare, ai fini dell'accertamenti medico legale, la presunzione semplice" di origine professionale. Tale delineato quadro giuridico e normativo è stato, tuttavia, presto soggetto a forti limitazioni e revisioni giacché la notevole estensione delle norme esaminate ne ha ampliato eccessivamente l'ambito di operatività fino a farvi rientrare, di fatto, anche la mera paura di essere contagiati quando la stessa di risolva in isolamento domiciliare. Per fronteggiare tale eccessiva ed ingestibile apertura, pertanto, con proprio messaggio n. 3653 del 09.10.2020, l'INPS è intervenuto nuovamente sull'argomento individuando i casi in cui il lavoratore ha diritto di accedere alla tutela previdenziale e chiarendo in prima battuta che l'isolamento volontario non dà luogo a riconoscimento della malattia. Specularmente, secondo le nuove direttive INPS, non ha diritto a copertura neppure il lavoratore in quarantena o in sorveglianza precauzionale, perché soggetto fragile (di cui al citato art. 26 del Decreto Legge n. 18/2020), qualora lo stesso continui a svolgere, in accordo con il proprio datore di lavoro, attività lavorativa in *smart working*. Ciò in quanto in tali circostanze non ha luogo la sospensione lavorativa con la correlata sospensione retributiva. Resta pertanto soggetto a copertura il solo caso di malattia conclamata visto che il lavoratore è, a tutti gli effetti, temporaneamente incapace al lavoro. In mancanza di tali presupposti, pertanto, nulla è più erogato dall'INPS a copertura della quarantena, a differenza della prima Circolare, considerata, ad eccezione di tali conclamati casi, volontaria e quindi non sufficiente ai fini previdenziali. Ma vi è di più. Con lo stesso messaggio, l'INPS ha

escluso la copertura assistenziale anche a fronte di provvedimenti di contenimento e di divieto di allontanamento dal proprio territorio, in mancanza di un provvedimento dell'operatore di sanità pubblica. Analogamente l'INAIL con propria Circolare n. 22 del 20.05.2020, pur ribadendo l'ambito di operatività della propria assistenza ed il fatto che la medesima, in quanto connessa all'emergenza epidemiologica, non incide sull'oscillazione del tasso medio per andamento infortunistico e quindi non comporta maggiori oneri per il datore di lavoro, ha, a sua volta, chiarito che, nonostante la previsione di una presunzione semplice ai fini dell'accertamento della derivazione professionale del COVID, alcun "automatismo può desumersi ai fini dell'ammissione a tutela dei casi denunciati", come in parte avvenuto fino alla emissione della circolare in commento. In altri termini occorre sempre e comunque "l'accertamento rigoroso dei fatti e delle circostanze che facciano fondatamente desumere che il contagio sia avvenuto in occasione del lavoro" e sempre che non vi siano dubbi di competenza perché in tali casi, la tutela INAIL non è dovuta ed è necessario procedere alla segnalazione del caso all'INPS, il quale, a sua volta, può procedere allo stesso modo nei confronti dell'INAIL... dunque e conclusivamente, a fronte di una iniziale concreta apertura, con tali ulteriori chiarimenti, v'è da chiedersi, a questo punto, se la proposta tutela sia davvero effettiva e risolutiva oppure solo un modo per alimentare, qualora ve ne fosse stato bisogno, ulteriori dubbi e perplessità.

— — — — —

I provvedimenti attuativi all'art. 1, commi 725 e 726 della Legge di Bilancio 2020 – Iter e questioni ancora aperte



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

nel mondo della nautica, nel corrente anno, oltre agli effetti della pandemia, si è assistito alla modifica dei criteri di determinazione della quota di utilizzo in acque Extra-UE delle barche da diporto impiegate in locazione e noleggio, sia a breve termine che a lungo termine (locazioni finanziarie incluse), con l'abbandono definitivo delle percentuali presuntive forfettarie precedentemente adottate. Con il presente articolo si vuole riprendere, per sommi capi, quali sono state le origini di tale cambiamento "rivoluzionario", citare i cospicui interventi dell'Amministrazione Finanziaria dell'ultimo semestre e concludere con alcuni spunti di riflessione per eventuali modifiche di supporto agli operatori del settore, alcune delle quali già avanzate da diverse associazioni di categoria. La Commissione Europea, per prevenire casi di doppia imposizione, di non imposizione o di distorsione della concorrenza ai fini dell'applicazione dell'Iva, lo scorso anno, ha sollevato la questione di elusività dei criteri di forfetizzazione applicati nel settore della nautica da diporto, richiedendo agli Stati membri un adeguamento delle normative interne ai reali dettati della normativa Europea. La nostra legge di Bilancio 2020, nel dicembre 2019, ha pertanto disposto che il luogo della prestazione dei servizi di locazione, noleggio e simili, a breve termine, di imbarcazioni da diporto dovesse essere considerata al di fuori dell'Unione Europea, e pertanto non soggetta ad imposta per mancanza del requisito della territorialità, qualora, attraverso adeguati mezzi di prova, fosse dimostrata l'effettiva utilizzazione e l'effettiva fruizione del servizio al di fuori dell'Unione Europea (art. 1, comma 725, della legge 27 dicembre 2019, n. 160). L'applicazione della novità, prevista dalla norma a partire dal mese di aprile 2020, è stata poi attuata a partire dalla data del provvedimento della Direzione dell'Agenzia delle Entrate con Prot. n. 234483/2020 del 15 Giugno 2020, con cui sono state sommariamente dettate le regole inerenti all'ambito applicativo e le modalità di prova e, al contempo, sono stati definiti in modo accurato i mezzi di

prova dell'effettiva utilizzazione. Il documento richiamato ha avuto come immediata conseguenza quella di generare una concorrenza viziata dal differente onere per Iva tra gli Stati, in considerazione del fatto che i nostri vicini francesi, ma anche altri paesi del Mediterraneo, avevano invece chiesto, ed ottenuto, deroghe all'applicazione delle linee guida stringenti europee, appellandosi all'emergenza sanitaria ed economica. Tralasciando le varie perplessità scaturite dalla lettura letterale del documento, successivamente, con l'art. 48, 7° c, del DL 16 Luglio 2020, n. 76 si è assistito all'introduzione di un'ulteriore novazione e attraverso le seguenti semplici righe: *All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 725, dopo le parole «all'articolo 7-quater, comma 1, lettera e),» sono inserite le seguenti: «e all'articolo 7-sexies, comma 1, lettera e-bis),»;* b) *al comma 726, la parola «aprile» e' sostituita dalla parola «novembre»* è stata rimandata l'applicazione al 1° novembre 2020, e, soprattutto, è stata introdotto nella nuova normativa anche il luogo della prestazione dei servizi ex art. 7-sexies, comma 1, lettera e-bis), ergo i contratti di lungo periodo (tipicamente il leasing). Tale novità, che ha inizialmente (ed ingenuamente) fatto pensare ad un possibile errore del legislatore che fino a tale momento non aveva mai coinvolto le prestazioni del medio-lungo termine, è stata poi, nell'immediato successivo, ribadita dalla Risoluzione 47/E del 17 Agosto 2020 che ha chiarito definitivamente l'inclusione anche dei contratti di servizi a lungo termine. Appare così chiara la volontà del legislatore e dell'Amministrazione Finanziaria, mentre rimangono aperti moltissimi dubbi operativi. Tra questi, posto che le novità normative appaiono subito di difficile attuazione pratica, i soggetti operanti nel campo dei contratti di leasing si sono immediatamente interrogati su quale fosse il significato da attribuire alla parte del testo inerente alla decorrenza delle novità citate, ossia se la definizione di operazioni effettuate anteriormente alla data del 1° novembre fosse da leggere alla stregua di contratti "conclusi" a tale data, così come già previsto nel provvedimento direttoriale di

giugno, oppure diversamente. Anche in questo caso si è assistito ad un chiarimento demandato ad una risoluzione dell'Agenzia delle Entrate: la n° 62/E del 30 Settembre 2020. Tale documento ha stabilito infatti che, sia per i contratti a breve termine, che per quelli a lungo termine, fosse ancora possibile applicare le vecchie regole sancite dalle circolari 49/E 2002, 38/E 2009, 43/E 2011, purché gli stessi fossero già stati conclusi alla data del 1° novembre 2020. L'ultimo tappa di questo tortuoso cammino è segnata dall'emanazione, il 29 ottobre 2020, del provvedimento direttoriale, con Prot.n. 341339/2020, avente ad oggetto l'individuazione delle modalità e dei mezzi idonei a dimostrare l'effettiva fruizione e l'effettivo utilizzo del servizio al di fuori dell'Unione Europea sia nell'ambito dell'art. 7-quater, comma 1, lettera e) sia in quello del 7-sexies, comma 1, lettera e-bis). In tale documento si stabilisce che l'effettiva utilizzazione dell'imbarcazione da diporto oltre le 12 MN (Extra-UE) debba evincersi dai contratti stessi nonché da una dichiarazione resa dall'utilizzatore, sotto la propria responsabilità, al momento della messa a disposizione del mezzo. Il tutto supportato e riscontrato dai mezzi di prova enunciati al punto 1) lettera f in base alle regole dettate dai successivi punti 4 e 5 del documento in esame. Vediamoli in dettaglio. Quanto al regime della prova viene suddiviso il documento in due paragrafi dedicati distintamente ai contratti a breve, in cui vengono integralmente richiamate le disposizioni del provvedimento di giugno, ed ai contratti "non a breve termine". Per questi ultimi, tra i mezzi di prova vengono inseriti anche il "*dispositivo conta ore di moto*" ed il "*registro vidimato attestante le ore di moto dell'imbarcazione da diporto*" e, oltre al contratto ed al registro vidimato riportante le ore di moto (di inizio e fine di ciascun spostamento), sarà necessario esibire almeno un altro documento da ricercarsi nella platea di quelli annoverati per i contratti a breve sia per le imbarcazioni dotate di A.I.S. e simili, sia per quelle prive di tale strumentazione. Nello specifico vengono citati: i dati e le informazioni estratte dai sistemi di navigazione satellitare o di trasponder; le fotografie digitali del punto nave prese almeno 2 volte a settimana per ogni settimana di navigazione; la documentazione comprovante

l'ormeggio presso porti Extra-UE; la documentazione attestante acquisti di beni e/o servizi presso esercizi ubicati fuori dell'Unione Europea e relativi all'utilizzo dell'imbarcazione al di fuori dell'Unione. Tutta la documentazione componente così il fascicolo delle prove dovrà essere conservata per il periodo previsto dell'art. 57, 1 e 2 comma, del Dpr 633/72, ossia sino al 31/12 del 5° anno successivo alla presentazione della dichiarazione Iva (con estensione di 2 anni nel caso in cui la dichiarazione sia stata omessa). E' prevista infine una dichiarazione di non imponibilità "anticipata" da parte dell'utilizzatore in base alla quale la navigazione s'intenderà provvisoriamente calcolata ed il fornitore potrà emettere la fattura, salvo verifica a consuntivo. L'iter così descritto, che ha portato a quella che è la normativa in vigore dall'1° Novembre, ha sollecitato l'azione di diverse associazioni di categoria le quali hanno visto nelle novità susseguitesi convulsamente nel post lock down un pericolo per tutta la filiera della nautica. Per onore di cronaca si consideri che anche la Francia, con documenti emanati dalla Direction Générale Des Finances Publiques in data 6 Novembre (BOI-TVA-CHAMP-20-50-30 e BOI-TVA-CHAMP-20-50-40-10), ha di fatto soppresso, a partire dal 1° di Novembre, l'agevolazione della tariffa *flat* pari al 10% nei contratti di noleggio/locazione sia a breve che non, scongiurando così, almeno in parte, il pericolo di concorrenza basata sulla leva fiscale. Volendo fornire alcuni spunti di riflessione, già in parte confluiti in proposte ad opera delle più autorevoli associazioni di categoria (ad es. il Myba), si segnala che il *leitmotiv* sui tavoli è incentrato sulla considerazione che sia necessario per prevenire abusi e/o distorsioni, ma anche per dare regole certe che infondano fiducia ai diversi operatori (spesso di provenienza Extra-Ue), stabilire con chiarezza dei parametri da utilizzare congiuntamente alle relative modalità di calcolo e che gli stessi siano uniformemente applicati dai diversi stati europei. Volendo poi analizzare alcuni aspetti pratici, il tema delle modalità di quantificazione della quota di utilizzo Extra-Ue è strettamente connesso all'individuazione dei parametri da usare nella quantificazione della proporzione cui commisurare la base imponibile IVA. In entrambi i provvedimenti ci si riferisce

al fattore “tempo”, ma non viene indicato con chiarezza se sia questo l’unico parametro per determinare la quota di utilizzo fuori dal territorio dell’Unione o ci si possa riferire anche alle miglia nautiche di navigazione. Trattandosi di norme legate alla “territorialità” ed al “luogo della prestazione” ci si chiede se il parametro delle miglia non risulti essere più rappresentativo, anche in considerazione del fatto che ci sono imbarcazioni che per le loro caratteristiche strutturali (dimensioni, sistema di propulsione, ecc.) impiegano tempi molto differenti a percorrere la medesima tratta. La conferma di una interpretazione alternativa basata sulle miglia permetterebbe quindi di applicare il principio di effettività e prevenire gli abusi, senza distruggere gli attuali equilibri del mercato, almeno per i casi in cui durante il contratto sia svolta una effettiva navigazione fuori dal territorio dell’Unione e per una parte significativa di navigazione. Inoltre, assumendo il tempo come parametro, non risulta definita, e dovrebbe invece essere precisata, la metodologia di calcolo. Il provvedimento direttoriale n. 234483/2020 del 15 Giugno si riferisce poi alla navigazione entro e fuori dal territorio dell’Unione Europea senza chiarire se il calcolo sia da fare sulla base del tempo della navigazione effettiva dell’unità durante il charter o, invece, con riguardo all’intera durata del contratto, dal primo giorno di messa a disposizione dell’unità fino al giorno del termine del contratto, ed analoghe considerazioni possono essere fatte nel campo del leasing. Inoltre occorre chiarire se il parametro da prendere in considerazione è rappresentato dal numero di giorni o di ore. Al di là della risoluzione dei dubbi testé sollevati, ciò che appare chiaro è che una modalità di calcolo univoca è necessaria al fine di incentivare e razionalizzare il settore. In relazione poi alle riflessioni sulla gestione della fase emergenziale legata alla pandemia in corso, alcune associazioni avevano già evidenziato la possibilità di garantire al mercato l’applicazione di un’aliquota ridotta, in quanto attività riconducibile al settore turistico. Partendo dall’assunto che questo settore possa fungere da volano per la ripresa turistica con importanti ricadute sui territori nazionali, potrebbe essere opportuno valutare la possibilità che, almeno ai contratti di

locazione e noleggio a breve termine, possa essere introdotta, in analogia a quanto stabilito da altri Paesi comunitari, un’aliquota IVA ridotta (per esempio il 10% previsto dalla tabella A, parte III del Dpr 633/72 per il settore turistico). Per concludere, un tema che suscita da tempo molte preoccupazioni ed attualmente ancora irrisolto, è la problematica inerente la responsabilità del fornitore, già criticata nelle recenti novità inerenti l’applicazione dell’art. 8 Bis Dpr 633/72. In analogia, da più parti si invoca una norma che preveda la completa esclusione della responsabilità del fornitore di beni e servizi, spostandola in capo all’armatore dell’unità, sia per quanto riguarda i contratti di leasing e noleggio, sia per tutte le forniture in regime di esenzione di cui all’art. 8 Bis del Dpr 633/72.

Mass mutations



avv. Paul Dean
Holman Fenwick Willan LLP
paul.dean@hfw.com



avv. Tom Walters
Holman Fenwick Willan LLP
tom.walters@hfw.com



avv. Jonathan Goulding
Holman Fenwick Willan LLP
jonathan.goulding@hfw.com



avv. Henry Clack
Holman Fenwick Willan LLP
henry.clack@hfw.com

1 Introduction – executive summary: In a bulletin published in September 2020, HFW considered the developments of Maritime Autonomous Surface Ships (“MASS”) as the shipping industry continued to suffer the impacts of the global spread of coronavirus disease 2019 (“COVID-19”). Since then, we have seen the development and rollout of multiple

vaccines to combat the COVID-19 pandemic including the emerging variants and mutations. Simultaneously, the transport sector continues to undergo a digital and sustainability transformation. MASS continue to develop rapidly, encompassing all aspects of the shipping industry from container vessels to passenger ferries. **Second international ship autonomy and sustainability summit.** On 30 November 2020, Paul Dean of HFW moderated the Second International Ship Autonomy and Sustainability Summit. The summit, run by the European Commission and the Norwegian Forum for Autonomous Ships (“NFAS”), discussed the future of autonomous ships and shipping, and how countries are dealing with national and international developments in automation, digitalisation and sustainability. Speakers at the summit included key stakeholders in the maritime industry, representatives from the European Commission and representatives from the governments of many key shipping countries, such as Norway, Finland and South Korea. A theme of the summit, and one of the drivers for the development of MASS, was the impact that climate change is having on the shipping industry and how autonomous shipping can be used to combat it. It was made clear that technological advances in autonomous shipping will be a key aspect to the decarbonisation of shipping. Kitack Lim, Secretary-General of the IMO, in his address to the summit stated that autonomous shipping has the capability to “increase safety, improve environmental performance, enable more cost effective shipping and to redefine the industry”. The role of regulation and the possible barriers to development and technological advancement that regulation may present was also discussed, along with how regulation can be used to ensure the safety of advancements in automation and the digitalisation of shipping. **Commercial vessel developments:** As featured in previous HFW bulletins, the *Yara Birkeland*, developed by Kongsberg in collaboration with Yara International, is the first fully battery operated, zero emission container vessel designed for autonomous operation. She is designed to ship containers of fertiliser by sea with a view to relieving road traffic, an

estimated 40,000 diesel trucks annually, and reducing the associated pollution. HFW previously reported that as a result of COVID-19 certain projects, such as the development of the *Yara Birkeland*, had been slowed and paused, however in November 2020 the ship was handed over to Yara International by the Norwegian shipyard Vard Brattvåg. She has since carried out her maiden voyage powered solely by batteries, sailing to a test area in Horten. She is due to undergo further testing in Horten and it is thought that she will become operational at some point this year. Currently, the *Yara Birkeland* has a small crew, however the bridge of the ship is modular and is designed to be removed when the vessel is ready and certified to operate autonomously. She is scheduled for fully autonomous operation by 2022. Some of the key challenges that the *Yara Birkeland* faced in her development, and an obstacle to many projects, is the lack of adequate port infrastructure and autonomous logistics on land. This has been attributed in part to the delays that took place in the *Yara Birkeland* project in May of last year. Smart infrastructure and the digitalisation of ports and landside operations is required, which includes the digitalisation of loading and unloading containers, order receipts, production, packing and transport to and from the ship. As mentioned in an earlier HFW bulletin, Norwegian insurer Gard will be providing both P&I Cover and Hull and Machinery Cover for the *Yara Birkeland*. HFW's September 2020 update mentioned ASKO Maritime AS, another Norwegian-based company that is exploring autonomous shipping as a means to reduce the time, expense and environmental impact of transporting their goods by road. Construction has since started at India's Cochin Shipyard. The project is to construct and equip two Ro-Ro vessels with autonomous technology and involves investment in port infrastructure and equipping the vessels with the technology to carry out zero emission and uncrewed operations. The two vessels, designed by Norwegian vessel designer Naval Dynamics, will operate with a reduced crew before moving towards fully autonomous voyages and are due to be delivered early in 2022. Ocean Infinity, a marine robotics and ocean data company, announced the launch of a fleet of robotic surface vessels

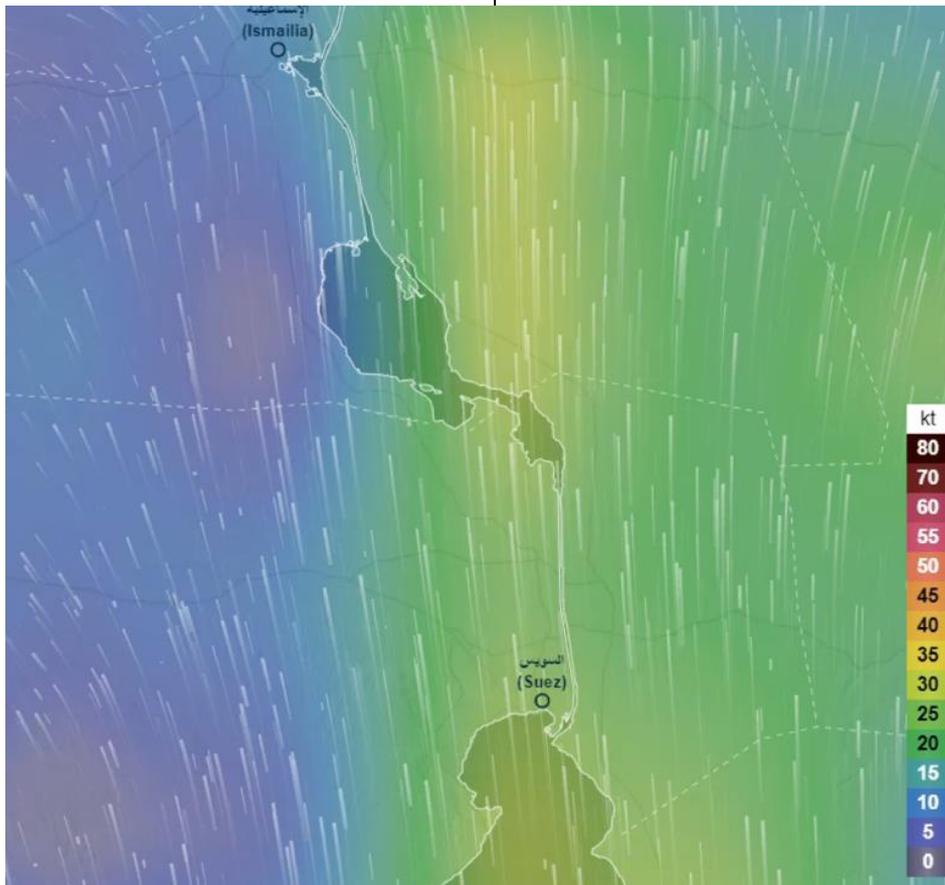
in February 2020 that are being developed via their new marine technology and data company, Armada. The vessels will primarily be used for gathering ocean data information and will be equipped with autonomous underwater vehicles (AUVs). The fleet will be comprised of nine 21 metre and 36 metre robotic vessels. The first phase vessels are in production and expected to be operational this year; they will be controlled and operated using satellite technology by shore-based mariners in Texas and Southampton. In November 2020 Ocean Infinity signed a joint development project with Shell which will see the Armada Fleet engaged in seep hunting. In November 2020 Ocean Infinity also announced further plans for the second phase of their Armada Fleet project. This includes development of the world's largest marine robotic vessels with eight 78 metre, optionally crewed robotic vessels. These vessels will have a skeleton crew on board but will be controlled ashore. Another autonomous vessel used for marine data gathering and research is the *Mayflower*, as mentioned in HFW's September 2020 bulletin. Despite delays she has now been launched, backed by Artificial Intelligence systems provided by ProMare and IBM and will spend the next months in sea trials undertaking research missions and voyages before attempting to cross the Atlantic in spring of this year. As part of the Japanese government's Sea Trial Project on Remote Control Navigation, Japanese company NYK and its group companies MTI Co, Keihin Dock Co, alongside Japan Marine Science, conducted a second test of a remotely controlled tugboat operating in Tokyo Bay and released the results in December 2020. The tugboat is crewed but is equipped with a remote control system that can be operated from an operation centre in the city of Nishinomiya, approximately 250 miles away from Tokyo Bay. The remote operators in Nishinomiya used sensors and cameras on the tugboat to recognise surrounding conditions, create route and collision avoidance route plans. South Korean shipbuilder Samsung Heavy Industries has also carried out a successful remote control voyage deploying a 38 metre ship from its shipyard in Geoje Island, controlled by a remote control system based in a research centre in Dajeon, an

inland city hundreds of miles away. Samsung Heavy Industries said it plans to commercialise its autonomous navigation system by 2022. **Passenger vessels:** Buffalo Automation, a US-based artificial intelligence startup, have announced a fully autonomous, passenger carrying, uncrewed "robotaxi" on the Tennessee River. *Greycraft Water Taxi*, which is solar powered, will be hailed using an app and will utilise thermal imaging to identify safety issues and obstructions. The official launch of *Greycraft Water Taxi* is set for early this year. Another startup developing automated passenger-carrying vessels is Norwegian-based startup Zeabuz. Zeabuz, which is building and operating 45 small autonomous ferries developed by researchers at the Norwegian University of Science and Technology (NTNU). The electric ferries network, which will increase to 78 ferries in the second phase of construction, is a network of self-driving fully electric ferries to be used to cross the canal in Trondheim, Norway. Passengers will be able to press a button shore-side to hail the ferry. The ferry will wirelessly charge while it sits idle at the dock. The ferries will be able to fit 12 passengers and bicycles and will allow passengers to complete a journey that would usually take 15 minutes by foot, in just over one minute. The ferries, which are due to be launched this year will be connected to a control centre from which the ferries will be remotely operated using 5G. Construction of the ferries will be carried out by CSL and Siemens. Swedish energy technology company Echandia has been contracted to build the battery systems. While the operation of larger passenger vessels seems further away, there is ongoing investment in their development. Guvnor Group, an oil and commodities trading house, has purchased an equity stake in Artemis Technologies, a tech startup based in Belfast. Artemis Technologies started off as the Artemis Racing sailing team that has competed in the Americas Cup and is looking to use the same applied technologies to develop an autonomously controlled carbon fibre hydrofoiling high-speed vessel and propulsion system for a passenger-carrying ferry. The investment by Guvnor Group is in addition to the recent award of a £33million innovation grant from the UK Government. Artemis Technologies is

also developing a 45 metre autonomous sailing catamaran with a planned top speed of 50 knots, which will generate electric power when sailing that it can use to motor when winds are light. **Law enforcement vessels:** The United States Coast Guard's ("USCG") Research and Development Centre recently completed a trial of uncrewed surface vessels off Oahu, Hawaii in order to trial MASS for use in law enforcement operations. The tests focused on MASS from Saildrone and Spatial Integration Systems, in addition to a USCG owned autonomous research vessel made by Metal Shark. The trials involved the use of simulations for surveillance to detect illegal behaviours such as maritime smuggling and unregulated fishing, and other uses such as improving the maritime environmental response and enhancing port security. The vessel provided by Metal Shark is a 29-foot welded aluminium monohull pilothouse vessel fitted with Sea Machines SM300 autonomous-command and remote-helm technology. She offers transit autonomy, collaborative autonomy, active ride control and collision avoidance and the possibility of remote control vessel monitoring. **Regulation:** As discussed at the Second International Ship Autonomy and Sustainability Summit, safety is a primary concern for regulators and legislators and it will be necessary for legislators to achieve a balance in maintaining high safety standards as well as keeping up with rapid technological developments. The IMO's review of the existing legislation is ongoing, however, the aim of the regulations surrounding MASS must be to ensure that the implementation of MASS will function on a testing and trialling basis. As regards national law, Norway is updating its national legislation to reflect the technological advances in autonomous shipping. For example, under section 25 of the Port and Fairways Act 2019 a vessel can apply for a permit to excuse itself from the requirement to have a pilot on board. This legislation came in to force in January 2020, but as at November 2020 the Ministry for Transport stated that it has not received a single application for a permit under the new regulations. Norway will be introducing a new transport plan within the next year to combat the issues that are being found between the onshore and offshore operations of MASS. HFW's

January 2020 bulletin considered changes to the UK Code of Practice ("COP") on MASS and the third revision of Maritime UK's COP. Maritime UK has since published a fourth revision prepared by the UK Maritime Autonomous Systems Regulatory Working Group ("MASRWG"). The need to update the guidance required for those owning and operating MASS reflects the rapid pace at which MASS is advancing. The new version contains Industry Conduct Principles and a Code of Practice, with changes to the definition of "Ship Systems" as well as additional chapters on Cyber Security, Pilotage, Dynamic Positioning, and Vessel Data Recording. The Code also shifts from referring to "unmanned" to "uncrewed" vessels. Meanwhile in Russia, President Putin has requested that amendments be made to the current legislation to include regulations for autonomous vessels for introduction in February 2021 and in December 2020 a decree was approved allowing the trial of MASS operations based on the IMO Interim Guidelines for MASS trials. This reflects a push in Russia to develop MASS projects. Russian technology company, Kronshtadt Technologies, recently entered into agreements with shipping companies Morspetservice and SeaEnergy for the development of a commercial fleet of autonomous vessels. **Cyber security:** A new chapter of version 4 of the UK COP deals with cyber security, a key issue currently affecting businesses, particularly given an increase in working from home and the risks that that may bring to businesses. This general risk is reflected in the technological development of autonomous vessels. As detailed in HFW's September 2020 bulletin, Paul Dean and Henry Clack were involved in producing a paper on the impact of cyber risks and seaworthiness of MASS for the Swansea University Institute of International Shipping and Trade Law (IISTL) 16th Colloquium in 2020. The paper is set to be published in 2021 in a publication on Disruptive technologies, climate change and shipping. A separate article by the same HFW authors on autonomous shipping and maritime law has been published as a chapter in a publication on new technologies, artificial intelligence and shipping law in the 21st century. Cyber risks and seaworthiness is becoming a more frequently discussed concept, particularly following cyber

security breaches such as the malware attack that hit the company CMA CGM on 28 September 2020 and the fears and possibilities of technical errors, hacks and cyber piracy. Cyber Security poses a real threat for autonomous vessels where cyber piracy and dangers such as the possible unauthorised access to remote control systems and attacks could interfere with the operation of a vessel itself. **HFW involvement:** As mentioned above, Paul Dean moderated The International Ship Autonomy and Sustainability Summit held on 30 November 2020, and in November 2020 HFW hosted a virtual week of presentations for P&I week covering issues and trends affecting the shipping industry. HFW's Shipping team is helping shipping association BIMCO to draft the industry's first standard contract for the operation of autonomous vessels. Many of the provisions will continue to be refined and adapted over time as automation projects start to go live across the industry, to ensure that the standard contract continues to meet the needs of this emerging technology. The new standard contract will be based on the SHIPMAN 2009 agreement for use with autonomous ships, and is expected to be published in 2021. Paul Dean, Global Head of Shipping at HFW, says: *"We are proud to continue our close relationship with BIMCO. Our global shipping team have been advising operators, insurers and governments on autonomy at sea for almost a decade, and we are pleased to put that expertise to good use in assisting BIMCO with this pioneering standard contract."* Finally, the HFW Shipping team attended the 6th MASS Regulatory Working Group Conference which focused this year on 'Unlocking the future of MASS'. In her keynote speech Sarah Kenny OBE, Chair of Maritime UK, highlighted six issues for discussion which will need to change (to varying degrees) still further before MASS are likely to be widely adopted within the shipping industry. These are: technology and standards, governance and policy, trust, transformation and adoption, skills and investment. A copy of her full speech can be read [here](#), but she concluded by saying *"... rather than fearing this technology-driven disruption as it impacts our sector, we must face the reality that there is huge opportunity in*



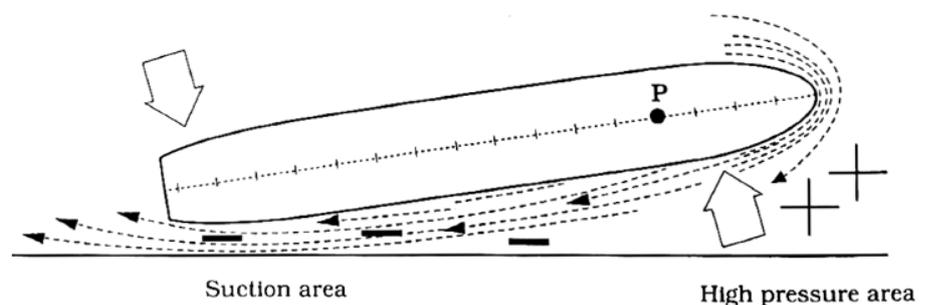
invece come la zona fosse interessata da venti di media intensità (velocità media tra i 25 e i 30 nodi) provenienti da Sud.

Oltre al vento, è probabile che, al momento del transito della Ever Given, avvenuto circa durante il picco di alta marea, la zona fosse interessata da una corrente diretta verso Nord, con una velocità di circa 1,5 – 2 nodi. Ciò significa che il convoglio stava transitando all'interno del Canale con la corrente di poppa, condizione che ha certamente influenzato la navigazione e la capacità o meno di mantenere il governo della nave. Mentre la nave stava percorrendo il primo tratto rettilineo del Canale, prima di affrontare la lunga curva che il tracciato del Canale disegna verso sinistra, probabilmente a causa della pressione esercitata dal vento, che in quel momento colpiva la nave di poppavia al traverso sul lato di dritta, la nave veniva spinta verso la sponda sinistra del canale. Da un calcolo approssimato, considerate le dimensioni della nave, risulta che un vento al traverso di 30 nodi avrebbe impresso sull'opera morta della nave una forza superiore a 200 tonnellate, equivalenti, come termine di paragone, alla forza che possono applicare in media tre rimorchiatori portuali in contemporanea. La Ever Given si è quindi

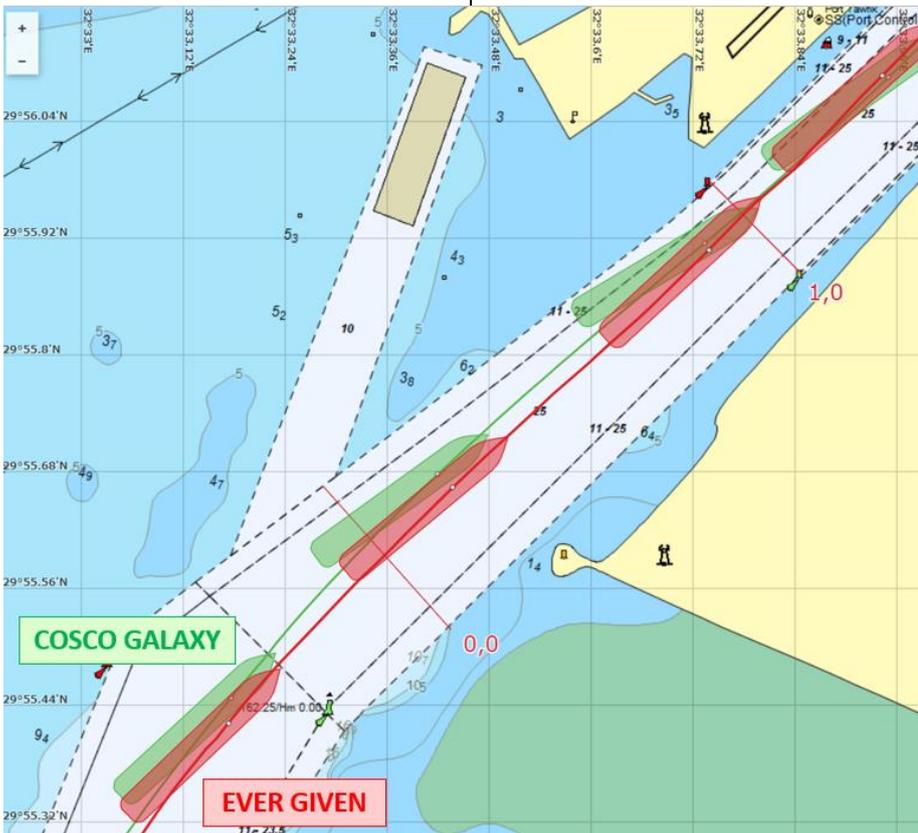
trovata ad impostare la curva a sinistra trovandosi sul lato interno e disallineata rispetto alla direttrice del Canale, fattori che influenzeranno la navigazione successiva. È proprio a partire da questo punto che, probabilmente nel tentativo di riguadagnare rapidamente il centro del Canale, si nota un repentino aumento della velocità. La Ever Given riesce così a portarsi verso il lato esterno del canale ma, subito dopo, si nota una rapida accostata a sinistra. Per comprendere gli eventi successivi, è necessario a questo punto considerare, seppur in modo semplificato, quali sono gli effetti idrodinamici che possono interessare una nave in transito all'interno di un canale.

In parole semplici, durante la navigazione in canali e acque ristrette, si può generare l'effetto idrodinamico denominato "bank

effect", che si manifesta in una sorta di attrazione della parte poppiera dello scafo verso la sponda più vicina, causando la rotazione della nave verso la sponda opposta. Tanto più la velocità della nave è sostenuta, e tanto più la sezione trasversale della nave è grande rispetto alla sezione trasversale del canale, tanto più questa interazione idrodinamica è significativa. In queste condizioni, il governo di una nave può risultare compromesso anche per piccole perturbazioni esterne. Ritornando quindi alla repentina accostata a sinistra che si osserva seguendo la traccia della nave durante la curva del canale, è probabile che, in questo caso, sia proprio l'effetto di attrazione della poppa impresso dalla vicinanza alla sponda di dritta del Canale, sommata ad una probabile accostata precedentemente impartita da Comandante e Pilota, ad aver indotto sullo scafo questo movimento inaspettato. La nave si riporta così nuovamente verso il lato interno della curva dove, raggiunto un disallineamento rispetto alla direzione del canale ancor maggiore della fase precedente, l'effetto si ripete in modo simmetrico, causando una contro accostata a dritta. La Ever Given si riporta quindi finalmente verso l'esterno della curva e si immette nel tratto rettilineo del canale con elevata velocità (oltre 13 nodi rispetto al fondo), trovandosi decisamente spostata rispetto all'asse del canale verso il lato di dritta (quindi in questo caso verso la sponda Est del canale). Nel successivo tratto di navigazione rettilinea, la nave sembra "incollata" al lato Est del Canale, probabilmente sempre a causa dell'interazione idrodinamica con la vicina sponda. Nel successivo tentativo di riprendere il centro del Canale la Ever Given assume nuovamente un angolo di disallineamento rispetto al canale di oltre 10° che la porta rapidamente ad avvicinarsi alla sponda opposta; qui



tratto da [The Shiphandler's Guide](#)



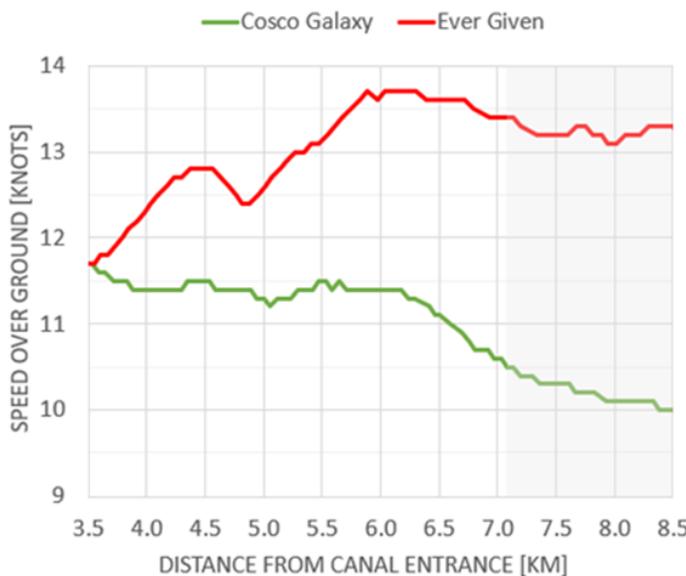
nuovamente l'effetto idrodinamico agisce in modo marcato. Avvicinatasi alla sponda Ovest del Canale la Ever Given si è trovata nella condizione di dover nuovamente recuperare il centro del canale; la successiva accostata a dritta è tuttavia amplificata dal "bank effect" e dall'azione della corrente di poppa che portano la nave ad incagliarsi ad elevata velocità nella posizione in cui il mondo intero ha potuto osservarla per diversi giorni. Le potenziali ripercussioni sull'economia mondiale in caso di blocco prolungato del Canale di Suez hanno nuovamente animato la discussione sul gigantismo navale. È per questo interessante confrontare il comportamento della Ever Given con quello della nave che era davanti a lei – la Cosco Galaxy – altra portacontainer da oltre 20.000 TEUs con dimensioni

analoghe (400 metri di lunghezza e quasi 60 metri di larghezza). Già all'inizio del Canale, la traiettoria della Cosco Galaxy appare notevolmente diversa da quella della Ever Given, orientata in modo da compensare maggiormente l'azione del vento al traverso e preparare la successiva traiettoria per affrontare la curva a sinistra. Per quanto riguarda il profilo di velocità delle due navi, l'incremento iniziale è abbastanza simile, passando da 7-8 fino a 11 nodi. Nella fase di transito

nella curva a sinistra, il comportamento delle due navi, a parità di posizione nel canale, risulta invece decisamente diverso, sia per quanto riguarda l'orientamento della prora, ma in particolare rispetto alla velocità rispetto al fondo. La Cosco Galaxy, infatti, mantiene la velocità pressoché costante fino all'inizio del rettilineo (circa 11,5 nodi) per poi ridurre fino ai 10 nodi all'ingresso nel tratto rettilineo, mentre la Ever Given, aumenta fino ad oltrepassare i 13,5 nodi, che vengono mantenuti anche nel tratto rettilineo.

È importante precisare come tali valori rappresentino la velocità rispetto al fondo, che tuttavia non è il parametro da considerare per la valutazione dei fenomeni idrodinamici, rispetto ai quali è invece necessario considerare la velocità rispetto all'acqua che differisce dalla precedente in presenza della corrente. Nel tratto rettilineo del canale prima dell'incaglio, considerando una ipotetica velocità della corrente proveniente da poppa pari a 2 nodi, i 10 nodi della Cosco Galaxy si traducono in 8 nodi rispetto all'acqua che, per una nave di quelle dimensioni, è una velocità prossima al limite minimo di governabilità; i 13 nodi della EVER GIVEN invece si traducono in 11 nodi rispetto all'acqua, valore elevato per il transito all'interno del canale. La velocità rispetto all'acqua della Ever Given risulta così quasi il 40% più alta di quella della Cosco Galaxy. Considerando il fatto che le interazioni idrodinamiche sono all'incirca proporzionali al quadrato della velocità, ciò si traduce nel fatto che, a parità di posizione rispetto alla sponda del canale, l'effetto agente sulla Ever Given era quasi il doppio di quello agente sulla Cosco Galaxy, proprio a causa dell'aumento di velocità registrato durante la navigazione nel tratto curvo del Canale. Sotto questo profilo l'elemento del gigantismo navale non sembrerebbe aver influito sull'evento, date le dimensioni paragonabili delle due navi. Ovviamente solo un accurato esame dei dati e delle conversazioni registrati all'interno del VDR (Voyage Data Recorder) della nave potrà confermare questa ipotesi di ricostruzione e chiarire le dinamiche in atto sul ponte di comando tra Piloti, Comandante e Timoniere

EVER GIVEN VS COSCO GALAXY - SOG



INDEX

avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino</i>	Cyber Risks	1
avv. Francesca D’Orsi <i>Studio Legale D’Orsi</i>	Estratto dal diritto dei trasporti	2
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	Una importante decisione della High Court in materia di controstallie e danni alla merce trasportata in esecuzione di <i>charter party</i>	3
avv. Massimiliano Grimaldi <i>Grimaldi Studio Legale, Genova</i>	L’affidamento delle concessioni autostradali	4
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale Associato TDP</i>	Breve analisi della relazione speciale Corte dei Conti Europea n. 10/2020 ‘infrastrutture di trasporto nella UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti’-focus progetti linee ferroviarie italiane	6
avv. Cecilia Verneti <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	La Corte di Cassazione chiude la “saga” della validità della clausola “danni non riparati” nella polizza “ANADI”	8
avv. Martina Iguera <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	Caso “Atlantik Confidence”: la decisione della Corte Suprema del 2020 sul difetto di giurisdizione delle Corti inglesi a conoscere del reclamo degli assicuratori C&M	9
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante</i>	Il caso Danone	10
avv. Daniela D’Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	Imprescindibilità del diritto al contraddittorio preventivo	11
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Le crociere al tempo del Covid: tutela dei passeggeri e responsabilità dei vettori marittimi	12
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	Gli emendamenti governativi al disegno di legge delega sulla riforma del processo civile - Nuove opportunità per la Mediazione	14
dr. Giambattista Poggi <i>Studio Commercialista Poggi & Associati</i>	L’incertezza del trattamento IVA delle merci destinate in un	16
avv. Gian Carlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Autotrasporti: Anas e trasporti eccezionali, la sentenza T.A.R. Lazio n. 6616 del 16 giugno 2020	17
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	COVID e quarantena: malattia, infortunio o assenza?	18
dott.ssa Cinzia Farinetti <i>Studio Commercialista Poggi & Associati</i>	I provvedimenti attuativi all’art. 1, commi 725 e 726 della Legge di Bilancio 2020 - Iter e questioni ancora aperte	19
avv. Paul Dean, avv. Tom Walters avv. Jonathan Goulding, avv. Henry Clack <i>Holman Fenwick Willan LLP</i>	Mass mutuations	21

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

LexTrasporti

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI

La nautica in "progress"

Regole, Prassi, mercato e Novità anche giuridiche
di un settore importante per la nostra economia.

Cagliari, Venerdì 10 settembre

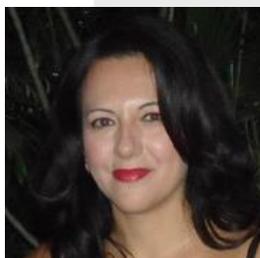
dalle ore 15.00 alle 18.00



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
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. Emilio PIOMBINO
- Prof. Avv. Leopoldo TULLIO
- Avv. Marco TURCI
- Avv. Enrico VERGANI

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
 mensile di informazione del settore trasporti
 Indirizzo: c/o Ufficio postale
 Email: info@lextrasporti.com
 Zona Residenza Via Salsolungo 41/2
 16122 - Genova

ISSN 2284-4827
 Regime press.: Tribunale di Genova
 n. 8071 del 26/2/11
 Edizione 2 volte mensilmente
 Lucia Fiorigiani

Milano



Prossimo numero



VISIT OUR WEBSITE
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

Shipping and Marine Insurance
 Nuove frontiere:
 nuove esperienze, criticità e prospettive.
BLITZ - CASERTARIA 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 presentazione di i slide di Luca FLOREZZANO direttore di "LexTrasporti" ed 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

