

## **EMERGENZA CORONAVIRUS**

### **INTERVENTI OPERATIVI**

1. Comunicazione ufficiale da parte del Ministero della Salute sull'esclusione del contagio coronavirus tramite le merci che sia da orientamento per tutti gli operatori della catena logistica merci
2. Aggiornamenti ufficiali da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti e Ministero Affari Esteri su piena capacità operativa di porti e aeroporti
3. Norma per istituzione di una "piattaforma logistica per la zona rossa" che consenta uno scambio in/out di merci in maniera sicura per quell'area
4. Direttiva del Governo sui comportamenti da tenere nei luoghi di lavoro prevedendo adempimenti diversi a seconda dei luoghi a maggior rischio (piccoli ambienti chiusi) da quelli a minor rischio (es. magazzini aperti)
5. Apertura di una sezione web sul sito del Ministero del Lavoro per coordinare le varie ATS sulle risposte univoche da fornire a lavoratori e OOSS
6. Attivazione da parte dell'INPS di un servizio ispettivo che operi su segnalazione delle imprese per arginare piaga dell'assenteismo
7. Norma per esclusione dalla normativa sulla sicurezza ex D.Lgvo n.81/2008 delle norme igieniche per rischio coronavirus e conseguente esclusione dell'obbligo di aggiornamento del *DUVRI*
8. Emanazione dei decreti delegati del Regolamento n.625/2017 (art.12 L.n.117/2019)
9. Emanazione del DPCM su Sportello Unico Doganale e dei Controlli – SUDOCO oggi fermo al Dagl
10. Introduzione del pagamento a scalare dei diritti sanitari da parte del Ministero della Salute
11. Aumento dell'organico degli uffici sanitari per controllo merci import-export nella fase emergenziale anche tramite collaborazione con altre PA in primis l'Agenzia delle Dogane e Monopoli
12. Impegno prioritario del Ministero della Salute per risoluzione delle problematiche tecniche del sistema informatico NT TRACES
13. Ammissione dei laboratori privati accreditati ai servizi di controllo a campione sui prodotti alimentari (tramite i decreti delegati di cui al Regolamento n.625/2017)
14. Norma per riconoscere alle imprese corrieristiche delle deroghe e prerogative dei servizi pubblici essenziali (es. circolazione in deroga nelle ztl)

**INTERVENTI ECONOMICI**

1. Norma per esclusione per tutto il 2020 dei contributi a carico degli operatori per il funzionamento di Agcom e ART con specificazione dei soggetti esclusi dal pagamento alla luce dei ricorsi vinti da imprese e associazioni di categoria
2. Norma per sospensione per un congruo periodo di tempo di tasse, imposte e contributi per tutte le imprese che stanno subendo cali di attività a causa del coronavirus e successivi pagamenti con congrue dilazioni;
3. Norma per concedere alle imprese che hanno dipendenti residenti nella zona rossa di compensare i relativi costi con i crediti di qualsiasi natura vantati nei confronti dello Stato
4. Sblocco operativo immediato delle risorse già stanziata a favore del settore (es. incentivi per investimenti all'autotrasporto anni 2016,2017 e 2018)
5. Norma per rivisitazione dei canoni concessori dei terminalisti portuali sulla base dei minimi stabiliti con DM ai sensi del Codice della Navigazione
6. Norma per soppressione dell'aumento IRES previsto dalla Legge di Bilancio 2020 per aziende concessionarie e autorizzate ex art.18 e 16 L. n.84/1994
7. Norma per azzeramento per tutto il 2020 delle accise sui combustibili per trazione utilizzati dai mezzi operativi portuali
8. Norme per allungamento dei termini di pagamento del pedaggio a RFI da 60 a 90 giorni, per annullamento in tutto il periodo dell'emergenza del pagamento della componente B del pedaggio ferroviario da parte degli operatori e per la compensazione dei costi delle risorse pianificate e non altrimenti utilizzabili a seguito dei treni cancellati
9. Norme per sospensione del pagamento da parte degli operatori per tutto il periodo di emergenza delle tasse comunali, del fondo volo e della tassa aeroportuale sulle merci.
10. Norma per rinvio del pagamento delle sanzioni amministrative disposte dall'Agcom in capo agli operatori postali che abbiano registrato perdite di fatturato per coronavirus
11. Norma per rimborso extra costi per fornitura prodotti sanitari per le aziende food delivery
12. Norma per estensione degli ammortizzatori sociali alle imprese oggi escluse e per semplificazione delle procedure per il riconoscimento della cassa integrazione ordinaria e straordinaria
13. Norma per sgravio contributivo per le imprese che mantengono i livelli occupazionali pre-emergenza senza ricorrere alla cassa integrazione
14. Norma per la programmazione di una promozione straordinaria e coordinata del nostro Paese alla fine dell'emergenza per recuperare la domanda internazionale per tutti i settori
15. Norme per le imprese di autotrasporto al fine di sospendere l'esclusione dal recupero delle accise per i veicoli euro 3, di rinviare i nuovi obblighi per i serbatoi privati di gasolio fino a 10 mc, di rifinanziare la sezione speciale per l'autotrasporto del fondo di garanzia PMI
16. Norma per sospendere le scadenze del 23 marzo e dell'8 aprile 2020 per il pagamento dei conti di debito doganale.

Roma, 3 marzo 2020

**INTERVENTI DI SEMPLIFICAZIONE A COSTO ZERO PER LO STATO**

<p>Razionalizzazione degli avvisi nave che i comandanti devono inviare alle varie P.A. del porto</p>	<p>1. All'articolo 179 del codice della navigazione sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:</p> <p>«La nota di informazioni di cui al primo comma, comprendente i dati dei formulari ivi elencati, è acquisita in via telematica dall'autorità marittima competente, sul sistema PMIS (<i>Port Management Information System</i>), e da questa contestualmente resa disponibile, in via telematica, a tutte le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo inerenti alle operazioni di arrivo e di partenza delle navi di cui al presente articolo.</p> <p>È fatto divieto alle amministrazioni pubbliche di cui all'ottavo comma di chiedere al comandante della nave o al raccomandatario marittimo o a un altro rappresentante dell'armatore o persona autorizzata dal comandante, l'invio dei dati di cui alla nota di informazioni già acquisiti dall'autorità marittima competente».</p>
<p>Competenza del Giudice di Pace nelle controversie sul CdS delle imprese di autotrasporto</p>	<p>2. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo 1 settembre 2011, n. 150, è inserito il seguente:</p> <p>«2-bis. Nei casi in cui la violazione sia contestata a conducenti di veicoli commerciali di proprietà o detenuti in <i>leasing</i> da soggetti iscritti nell'Albo nazionale degli autotrasportatori, l'opposizione di cui al comma 2 è proposta davanti al giudice di pace del luogo in cui ha sede legale la società».</p>
<p>Armonizzazione degli orari di apertura delle P.A. partecipanti alla fase di sdoganamento</p>	<p>All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma:</p> <p>«9-bis. Le disposizioni dei commi 1, 2, 4, 5 e 8 del presente articolo si applicano anche al personale dipendente dalle amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e di controllo in attuazione della legge e delle norme dell'Unione europea in materia di immissione delle merci nel territorio dell'Unione europea e di esportazione delle merci dal territorio dell'Unione europea. Ai fini di cui al presente comma, gli adempimenti che il comma 2 pone a carico del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli si intendono posti a carico del Ministro ovvero del vertice dell'amministrazione i cui uffici sono coinvolti nelle suddette procedure».</p>
<p>Delega per il riordino dell'attività di regolazione nel settore trasporti e logistica</p>	<p>1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:</p> <p>a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste in essere dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete ferroviaria italiana Spa e dalle Autorità di sistema portuale e, con riferimento all'ambito dei servizi di pubblica utilità, dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nella materia della logistica delle merci;</p>



	<p><i>b)</i> semplificazione e razionalizzazione, anche al fine di evitare duplicazioni di interventi regolatori, dei procedimenti concessori, autorizzativi e di controllo le cui fasi sono rimesse alla competenza di distinte amministrazioni pubbliche contemperando le esigenze di efficacia delle procedure di sicurezza nella circolazione delle merci con l'efficienza e la speditezza delle procedure, la certezza della regolazione, la chiarezza e non duplicazione degli adempimenti.</p> <p>2. Il decreto legislativo di cui al comma 1 è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, del Consiglio di Stato e del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che sono resi nel termine di quarantacinque giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere. Lo schema di decreto legislativo è successivamente trasmesso alle Camere per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari e della Commissione parlamentare per la semplificazione, che si pronunciano nel termine di sessanta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il decreto legislativo può essere comunque adottato. Se il termine previsto per il parere cade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine previsto dal comma 1 o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di novanta giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e di motivazione. Le Commissioni parlamentari competenti per materia possono esprimersi sulle osservazioni del Governo entro il termine di dieci giorni dalla data della nuova trasmissione. Decorso tale termine, il decreto legislativo può comunque essere adottato.</p> <p>3. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1, il Governo può adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi e della procedura di cui al presente articolo, uno o più decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive.</p>
<p>Aggiornamento delle disposizioni del Codice Civile concernenti l'attività di spedizione merci</p>	<p>Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n.262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III sono apportate le seguenti modifiche.</p> <p>L'articolo 1737 è così sostituito:          Art.1737 (Nozione)          Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto, con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie.</p> <p>L'articolo 1738 è così sostituito:          Art. 1738 (Revoca)          Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.</p> <p>L'articolo 1739 è così sostituito:          Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere)          Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante.          Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salvo espressa richiesta del mandante.</p>

L'articolo 1740 è così sostituito:

Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere)

Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.

Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti terze ed il mandante.

Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del trasporto.

L'articolo 1741 è così sostituito:

Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità)

Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del trasporto - in tutto o in parte - viene definito spedizioniere vettore ed ha gli obblighi e i diritti del vettore.

Qualora lo Spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'avente diritto, per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e giacenza tecnica, il risarcimento dovuto non potrà essere superiore a quanto indicato dall'art. 1696.

L'articolo 1696 è così sostituito:

Art. 1696 (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)

Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.

Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa, e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non potrà in ogni caso essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a tre euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

La previsione di cui ai commi precedenti non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avarìa della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

L'articolo 2761 è così sostituito:

Art. 2761 (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)



	<p>I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.</p> <p>I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.</p> <p>I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.</p> <p>Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.</p> <p>Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'art. 2752.</p>
--	---