

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXV - N. 1



DIRITTO DEI TRASPORTI 2022



ISSN 1123-5802



Contratto di spedizione, trasporto e prevenzione antimafia — Il 6 novembre 2021 è stato emanato il d.l. 6 Novembre 2021, n. 152, Disposizio-

ni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose.

Nelle sue premesse, che giustificano l'adozione del provvedimento, si indica la «straordinaria necessità e urgenza di definire misure volte a garantire la tempestiva attuazione degli interventi relativi al Piano nazionale di ripresa e resilienza», «di un'ulteriore semplificazione e accelerazione delle procedure, incluse quelle di spesa, strumentali all'attuazione del Piano, nonché di adottare misure per il rafforzamento della capacità amministrativa delle amministrazioni titolari degli interventi» e «di introdurre apposite e più incisive misure in tema di sistema di prevenzione antimafia, coesione territoriale, gestioni commissariali, organizzazione della giustizia, sostegno alle imprese agricole e agli organismi sportivi».

Date tali premesse, il nostro lettore potrebbe chiedersi il motivo per il quale tale d.l., di una cinquantina di articoli, abbia a che fare con il diritto dei trasporti e sia il soggetto di questo scritto.

È presto detto. Il d.l. è stato convertito (ponendo il voto di fiducia) nella legge 29 dicembre 2021, n. 233, la quale, fra gli altri 44 articoli aggiunti dal suo allegato ai 52 del d.l., ne ha inserito uno (art. 30bis) il quale «al fine di favorire ulteriormente i processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche» ha modificato gli articoli del codice civile 1696 (Limiti al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate), 1737 (Nozione del contratto di spedizione), 1739 (Obblighi dello spedizioniere), 1741 (Spedizioniere vettore) e 2761, (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario).

Lasciando ad altra sede i commenti giuridici sul contenuto di tali modifiche, basterà qui evidenziare che non si tratta di modifiche di poco conto. Per quanto riguarda la spedizione, ad esempio, è mutata la stessa definizione normativa del contratto, con significativa modifica delle obbligazioni e dei diritti delle parti.

Ovviamente, non c'è che da rallegrarsi per tali modifiche. Nei decenni in cui erano stati in vigore i precedenti testi degli artt. 1737, 1739 e 1741 c.c. – per rimanere nell'ambito della spedizione – erano rimaste inascoltate le voci di chi rilevava come la configurazione del contratto di spedizione e delle relative obbligazioni delle parti costituisse un sistema che favoriva la mafia e minava la coesione territoriale e l'organizzazione della giustizia.

Oggi tali voci sono state finalmente ascoltate. Con l'art. 30bis (e la fiducia votata da parlamentari che non dubitiamo abbiano approfonditamente discusso e sviscerato la questione prima di approvarlo) abbiamo finalmente anche nel settore della spedizione e della limitazione della responsabilità del vettore «più incisive misure in tema di sistema di prevenzione antimafia».

fia, coesione territoriale, gestioni commissariali, organizzazione della giustizia” e, perché no, “di sostegno alle imprese agricole e agli organismi sportivi».

Lasciamo al lettore ogni ulteriore commento sul fulgido *modus operandi* e sull’etica dei nostri illuminati legislatori.

ENZO FOGLIANI

