

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

A cura di: *Cristina Castellini, Responsabile Trasporti e Aeronautica - ANIA
Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici*



SOMMARIO

aprile 2018 - N. 2 anno VIII

Marine & Transport

- Il trasporto delle merci pericolose via mare 3
di *Paolo Lovatti*
- Legittimazione ad agire nei confronti del vettore: la Cassazione
riduce gli oneri probatori a carico del mittente 16
di *Pietro Nisi*
- Costi minimi di esercizio: una questione ancora aperta 20
di *Marialisa Taglienti e Alessio Totaro*

Aviation

- Ispezioni e controlli di qualità negli aeroporti nell'odierno quadro 23
della security nell'Unione Europea
di *Doriano Ricciutelli*

Rischio Paese

- I regimi sanzionatori internazionali e la loro fase profondamente 29
evolutiva
di *Paolo Quercia*

Non solo MAT

- Claims made clauses in the Italian legal system: the insurance 34
sector's never-ending story
di *Giorgio Grasso*





COSTI MINIMI DI ESERCIZIO: UNA QUESTIONE ANCORA APERTA

Marialisa Taglienti
Associato, LS Lexjus Sinacta

Alessio Totaro,
Socio, LS Lexjus Sinacta



Con la sentenza n. 47 del 2 marzo 2018, la Corte Costituzionale è stata chiamata ad esprimersi sulla legittimità della normativa istitutiva dei c.d. “costi minimi di esercizio” nel settore dell’autotrasporto di merci per conto terzi ⁽¹⁾.

Si tratta di una pronuncia di particolare interesse, che incide su una normativa definitivamente abrogata nel 2014 (L. n. 190/2014), ma che è in ogni caso destinata a rivoluzionare nuovamente la percezione degli operatori del settore in merito alle tariffe del trasporto.

Come è noto, l’art. 83 bis, nella versione antecedente alla riforma intervenuta con la L. n. 190/2014, sanciva che l’importo stabilito nel contratto di trasporto a favore del vettore doveva essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, ovvero di quei costi suscettibili di garantire il rispetto dei parametri di sicurezza della circolazione stradale, normativamente previsti.

Per l’individuazione di tali costi minimi la norma prevedeva un complesso calcolo aritmetico, demandato inizialmente all’Osservatorio sulle attività di autotrasporto e, a partire da agosto 2012, direttamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

(1) Nel giudizio di legittimità costituzionale dell’art. 83 – bis, commi 1,2,3,6,7,8,10 e 11, del D.Lgs. 25 giugno 2008, n. 112.



Data la particolare natura dei costi minimi di esercizio, le organizzazioni imprenditoriali rappresentative della committenza hanno sottoposto l'articolo 83bis alla valutazione della Corte di Giustizia UE sostenendo, in sintesi, che l'imposizione di tariffe fisse per i trasporti per conto terzi equivallesse a pratiche lesive della libertà di concorrenza.

Con sentenza del settembre 2014, la Corte di Giustizia ha dichiarato l'incompatibilità della normativa italiana dettata in tema di costi minimi con l'ordinamento europeo in materia di libera concorrenza, così imponendo al legislatore italiano un immediato adeguamento del quadro normativo al fine di renderlo aderente ai principi enunciati dalla Corte. Le disposizioni relative alla determinazione dei costi minimi sono state dunque abrogate con L. n. 190/2014 (c.d. Legge di Stabilità 2015).

Il novellato quarto comma dell'art. 83 bis, per effetto di tale intervento, prevede oggi che la determinazione dei corrispettivi sia rimessa alla libera contrattazione delle parti.

In questo articolato quadro si inserisce quindi la recentissima sentenza della Corte Costituzionale che pare andare contro tendenza sia rispetto a quanto stabilito dalla Corte europea nel 2014, sia alle numerose sentenze dei tribunali italiani che, nel recepire la decisione UE, hanno ribadito il principio di libera determinazione dei costi del trasporto.

Il provvedimento della Consulta ha pertanto riaperto uno scenario che sembrava ormai quasi definito. In particolare, la Corte, pur specificando che sulla questione sottoposta al suo esame non incide quanto statuito dalla Corte di Giustizia con sentenza del settembre 2014 - concernendo, la stessa, solo la determinazione dei costi minimi d'esercizio demandata all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto - ha precisato che *"i costi minimi determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti costituiscono, nel disegno del legislatore, un limite al di sotto del quale potrebbero venire compromessi i livelli di sicurezza nella circolazione stradale, in virtù di uno sfruttamento eccessivo delle risorse umane e materiali da parte delle imprese di trasporto. Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle*



relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obiettivo anche con strumenti "indiretti", attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'impresa che potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale".

Nel riportare, quindi, in vita un meccanismo di determinazione dei costi del trasporto censurato dalla Corte europea, la Consulta ha inoltre specificato che i costi minimi non costituirebbero affatto una violazione dell'art. 41 Cost., in quanto non si configura alcuna lesione della libertà d'iniziativa economica allorquando l'apposizione di limiti di ordine generale al suo esercizio corrisponde all'utilità sociale e gli interventi del legislatore non la perseguono mediante misure palesemente incongrue⁽²⁾.

I giudici costituzionali, quindi, hanno ritenuto che la fissazione in via amministrativa di costi minimi, la cui copertura deve essere garantita dal corrispettivo, non pregiudica integralmente la libera negoziazione tra le parti, riguardando solo i costi incomprimibili ed essenziali per la sicurezza della circolazione stradale.

Rimarrebbero, invece, alla libera contrattazione, e quindi alla concorrenza, tutte le altre voci che incidono sulla determinazione del corrispettivo, ivi compreso il margine di profitto.

La pronuncia è stata accolta con favore dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative degli autotrasportatori che hanno tempestivamente diffuso comunicati stampa volti a caldeggiare il ripristino dei costi minimi di esercizio.

Per comprendere la definitiva sorte della normativa in esame, dunque, non resta che attendere di sapere se gli auspici delle associazioni di categoria verranno accolti dalla produzione giurisprudenziale e soprattutto dalle istituzioni.

(2) Ex plurimis, sentenze n. 203 del 2016, n. 56 del 2015, n. 247, n. 152 del 2010 e n. 167 del 2009, sentenza n. 16 del 2017.

MARINE AVIATION & TRANSPORT INSURANCE REVIEW

IN EVIDENZA



Workshop ANIA - Answering questions in a changing cargo insurance world. L'assicurazione delle merci trasportate: aggiornamenti e criticità
Milano, 17 maggio 2018 - ANIA, via Aldo Rossi 4
http://www.ania.it/sala-stampa/eventi/?month=5&year=2018#event_17-5-2018



IUAI - Annual General Meeting
Tokyo, 3 - 6 giugno 2018 - Marina Bay Sands Convention Centre
https://www.iuai.org/IUAI/Events/2018_AGM/Public/Events/2018_AGM.aspx?hkey=7b66828c-70ac-481b-b6a4-ce905221e3f0



Le Rendez-Vous de l'Assurance Transports
Parigi, 26-27 giugno 2018
<http://www.cesam.org/fr/conference/lerendezvous/2018/menu.html>



COMITATO DIRETTIVO

Andrea Dalle Vedove
Lars Lange
Anna Masutti
Pablo Mendes de Leon
Claudio Perrella
Neil Smith

HANNO COLLABORATO

Giorgio Grasso
Paolo Lovatti
Pietro Nisi
Paolo Quercia
Doriano Ricciutielli
Marialisa Taglienti
Alessio Totaro

SEGRETERIA DI REDAZIONE

via Aldo Rossi, 4 - 20149 Milano
tel. 027764.290 - 027764.219
E-mail: matinsurancereview@ania.it

A CURA DI

Cristina Castellini
ANIA Direzione Generale Assicurazioni e Distribuzione
Dirigente responsabile Trasporti e Aeronautica