



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del Consiglio nazionale dell’economia e del lavoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 SETTEMBRE 2019

Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione
e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci

ONOREVOLI SENTORI. – La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici e la razionalizzazione dei sistemi di controllo sono temi ricorrenti nelle istanze degli operatori economici che si contrappongono spesso alle resistenze di un apparato statale maggiormente concentrato su un sistema di responsabilità e prerogative che rischia di ridurre gli standard di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza con una certa costanza sono state emanate leggi che dato un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « riforma Bassanini » della fine degli anni '90 alle cosiddette « lenzuolate » del Ministro Bersani del 2006 ai « Taglia leggi » del 2010 dell'allora Ministro per la semplificazione normativa Calderoli.

Nell'ambito della catena logistica la razionalizzazione delle procedure operative è d'obbligo se si pensa che è stato calcolato come il costo dell'inefficienza logistica oggi sia quantificato intorno ai 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitors* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL), su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, spedizione e logistica, ha voluto aprire un *focus* sulle dinamiche e sulle maggiori criticità che determinano l'appesantimento operativo della *supply chain* nazionale.

Le proposte di modifica all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e di quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché di quattro pubbliche amministrazioni. Il tema posto alla loro attenzione

è stato l'eliminazione dei colli di bottiglia in tutto il processo operativo dall'arrivo o partenza della merce fin dal ritiro o consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export*, che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri paesi europei, di fatto, concorrenti.

Per quanto riguarda la presente proposta di legge, il comma 1 dell'articolo 1 muove dalla rilevazione di una indispensabile razionalizzazione delle comunicazioni (avvisi) che il comandante di una nave, o suo delegato, è tenuto ad effettuare all'arrivo in porto ai sensi dell'articolo 179 del codice della navigazione. Ad oggi gli avvisi sono inviati telematicamente a due sistemi PMIS – *Port Management Information System* delle capitanerie di porto e AIDA – Automazione integrata dogane accise dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, che dialogano tra di loro. Tutte le altre amministrazioni cui è necessario inviare le informazioni – dalla sanità, all'Istituto nazionale di statistica (ISTAT), alla Questura – non attingono i dati comuni da quelle piattaforme, bensì chiedono un invio autonomo. Si tenga anche presente che i dati che devono essere inviati in via telematica provengono da registri di bordo che le navi devono obbligatoriamente tenere ancora in via cartacea.

La scelta normativa adottata nella presente proposta di legge risponde a principi di semplificazione, largamente diffusi nell'ordinamento amministrativo vigente, supportati

dalla giurisprudenza oltre che da canoni di razionalità e di ragionevolezza e mira alla realizzazione di un maggior grado di comunicazione telematica tra i molti destinatari della medesima comunicazione effettuata dal natante in approdo.

Il riferimento alla « trasmissione telematica » non implica interventi architettonici di grande impatto sui sistemi informativi delle amministrazioni attenendo piuttosto alla adozione di protocolli di comunicazione che possono al massimo richiedere interventi di manutenzione degli stessi, finalizzati a detto scopo.

In tali termini, pertanto, la norma, non comportando oneri di spesa aggiuntivi, non richiede una specifica copertura.

Quanto alla norma riportata al comma 2 del medesimo articolo, essa è tesa a eliminare un fattore di sensibile appesantimento delle attività delle imprese di trasporto tenute a proporre l'opposizione al verbale di accertamento di violazione del codice della strada di cui all'articolo 204-*bis* del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in base alla norma vigente (decreto legislativo 1°

settembre 2011, n. 150, recante disposizioni complementari al codice di procedura civile in materia di riduzione e semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69), nel luogo in cui è stata commessa la violazione.

La proposta di individuare quale foro competente quello del luogo in cui ha sede l'impresa di trasporto riduce sensibilmente i tempi e i costi per l'esercizio del diritto di opporsi liberando risorse utili alla competitività dell'aggregato delle imprese.

La modifica, peraltro, appare del tutto compatibile con la *ratio* deflativa e di semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, ai sensi dell'articolo 54 della legge 18 giugno 2009, n. 69.

Detta norma, ponendo una modifica del foro territorialmente competente nei soli casi speciali ivi contemplati, non comporta oneri diretti o indiretti aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato né aggravii organizzativi a carico degli uffici giudiziari coinvolti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 179 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

« 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 (*Port management information system*), 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 controllo inerenti le operazioni di arrivo e partenza delle navi di cui al presente articolo.

È fatto divieto alle amministrazioni 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 ».

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150, è inserito il seguente:

« 2-bis. Nei casi in cui la violazione sia contestata a conducenti di veicoli commerciali di proprietà o detenuti in *leasing* 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 ».