

**Stefano Zunarelli**  
**Università di Bologna**

**L'ammmodernamento della disciplina in**  
**materia di trasporto:**  
**recenti progressi e ulteriori passi necessari**

FEDESPEDI - CNEL 17-03-2022

I progressi realizzati:

## La nuova disciplina del contratto di spedizione

### Finalità e portata delle modifiche alla disciplina del contratto di spedizione introdotte con l'art. 30-bis del DL n. 152/2021, convertito con Legge n. 233/2021

#### **Art. 1737 – Nozione**

Maggiore flessibilità: Lo spedizioniere può concludere il contratto di trasporto con il vettore anche “in nome” (e quindi come rappresentante del mandante) e non solo “per conto” del mandante.

Se è attribuita la rappresentanza, tutti gli effetti obbligatori del contratto si producono direttamente in capo al mandante (art. 1388 c. civ., richiamato dall'art. 1704 c. civ.):

lo spedizioniere non si trova esposto nei confronti di vettori, nel caso in cui il mandante si riveli poi inadempiente e comunque si evitano contestazioni su chi sia il soggetto obbligato al pagamento dei costi per ‘detention’ o similari.

## I progressi realizzati:

### La nuova disciplina del contratto di spedizione

Occorre prestare attenzione :

- a) contestazioni in merito alla sussistenza del potere di rappresentanza: la forma del conferimento della stessa dovrà di regola essere la stessa del contratto oggetto di stipulazione ad opera dello spedizioniere
- b) l'utilizzazione dello schema del contratto di spedizione "con rappresentanza" rende annullabile il successivo contratto con cui lo spedizioniere assume la veste di "spedizioniere-vettore" (art. 1741 c.c.) ai sensi dell'art. 1395 c. civ.

# I progressi realizzati:

## La nuova disciplina del contratto di spedizione

### **Art. 1739 – Obblighi dello spedizioniere**

Semplificazione: l'unico punto di riferimento per la individuazione delle obbligazioni dello spedizioniere sono le istruzioni del mandante.

Chiarimento: l'obbligo dello spedizioniere di provvedere all'assicurazione delle cose spedite sorge solo in presenza di una espressa richiesta in tale senso da parte del mandante (del tutto irrilevante la pretesa esistenza di usi al riguardo).

L'abrogazione del terzo comma consente di eliminare una possibile fonte di contenzioso: da tempo *"i premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa"* ottenuti dallo spedizioniere rappresentano una componente essenziale della sua remunerazione. Si recepisce una prassi contrattuale estremamente diffusa, ma anche si prende atto delle forme in cui, attualmente, si concretizza la concorrenza tra gli operatori del settore.

I progressi realizzati:

La nuova disciplina del contratto di spedizione

## **Art. 1741 – Spedizionario vettore**

L'attribuzione allo spedizionario vettore degli obblighi e dei diritti del vettore comporta anche il riconoscimento allo spedizionario vettore del diritto di avvalersi dei limiti al risarcimento per la perdita o l'avaria delle cose trasportate che l'art. 1696 c. civ. riconosce al vettore.

Anche lo spedizionario-vettore che non sia autorizzato all'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi per effetto dell'iscrizione al relativo albo può invocare il limite risarcitorio previsto per il vettore.

## La nuova disciplina del contratto di spedizione

### **Art. 1696 – Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate**

Il nuovo testo dell'art. 1696 c.civ. chiarisce, innovandolo, il regime di limitazione della responsabilità del vettore

Nel secondo comma si puntualizza che la disciplina contenuta nella prima parte della disposizione trova applicazione solo con riferimento alle perdite o avarie della merce occorse nella esecuzione di un trasporto "*terrestre*" e che la disciplina in materia contenuta nelle convenzioni internazionali e nelle leggi speciali relative a ciascuna altra modalità di trasporto si applica solo con riferimento alle perdite o avarie intervenute nel corso dell'esecuzione di trasporti con la specifica modalità cui la convenzione internazionale o la legge speciale si riferisce.

## La nuova disciplina del contratto di spedizione

Si introduce, poi, una precisa disciplina della limitazione della responsabilità nel trasporto multimodale, stabilendosi che nel caso in cui *“non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali”*.

Disciplina previgente: L'intero testo dell'art. 1696 c. civ. si poneva come disciplina di carattere “generale” della limitazione della responsabilità del vettore, applicabile a tutte le modalità di trasporto, in quanto non derogata da leggi speciali o convenzioni internazionali. L'importo della limitazione era indicato in maniera differenziata per i trasporti nazionali (un euro per chilogrammo) e per i trasporti internazionali ( 8,33 DSP art. 23 comma 3 della CMR).

# I progressi realizzati: La nuova disciplina del contratto di spedizione

## **Articolo 2761 – Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario**

Rafforzamento della tutela della posizione dello spedizioniere, sotto un duplice profilo

In base al primo comma, il privilegio sulle cose trasportate o spedite riconosciuto dall'art. 2761 viene, codificandosi il più recente orientamento giurisprudenziale, espressamente esteso anche *“su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché tali trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative”*. Il nuovo regime costituirà un deterrente alla proposizione di contestazioni pretestuose per evitare il pagamento del compenso dovuto da parte della clientela.

Con il nuovo testo del comma 5, al rappresentante doganale (in quanto mandatario) che abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante viene riconosciuto, con riferimento ai propri crediti, il privilegio generale previsto a favore dello Stato (art. 2752 c. civ.). Ciò è importante in caso di insolvenza del mandante.



# Nuovi passi necessari: il Quaderno CNEL 2019

## 1 - Lo snellimento delle operazioni doganali

### **Attivazione del SUDOCO – Sistema unico doganale e dei controlli**

- **DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 29 dicembre 2021, n. 235 - Regolamento recante disciplina dello Sportello unico doganale e dei controlli (SUDoCo)**

- **L'ADM ha emanato la determinazione n. 39493 del 28 gennaio 2022 riguardante l'architettura del sistema SUDOCO.**

Questa è formata da una Componente di interfaccia unica per gli operatori economici, da una Componente di interoperabilità tra le amministrazioni e da una Componente di comunicazione e coordinamento operativo delle ispezioni sulle merci.

Attraverso il Portale SUDOCO gli operatori economici possono monitorare in tempo reale il ciclo di vita dell'operazione doganale conoscere lo stato di lavorazione delle richieste presentate e acquisirne l'esito

# I passi necessari: il Quaderno CNEL 2019

## 1 - Lo snellimento delle operazioni doganali

### Proposta Completamento Fast Corridor Doganali

DIREZIONE ORGANIZZAZIONE E DIGITAL TRANSFORMATION - UFFICIO PROCESSI, SVILUPPO E SERVIZI

26 febbraio 2021 - CIRCOLARE N. 8 / 2021

**NUOVA MODALITÀ DI ATTIVAZIONE E GESTIONE DEI CORRIDOI CONTROLLATI PER LO SPOSTAMENTO DI MERCI CONTAINERIZZATE, TRA DEPOSITI DI TEMPORANEA CUSTODIA, DAL PUNTO DI SBARCO FINO AL LUOGO DI DESTINAZIONE: INCLUSIONE DELLA PIATTAFORMA DI MONITORAGGIO DEI VEICOLI AZIENDALI (PMV).**

Al fine di ampliare le modalità di accesso e offrire nuove soluzioni operative alla procedura dei “Fast Corridor” su gomma, si estende la possibilità di tracciare e monitorare il collegamento stradale, su cui viaggiano gli automezzi, tra il Nodo logistico portuale e il Nodo logistico di destinazione, mediante la Piattaforma di Monitoraggio dei Veicoli aziendali (PMV).

Si aggiorna il Disciplinare quadro di cui alla nota prot. n. 42621/RU del 30 aprile 2019. Il controllo del mezzo di trasporto nel caso di corridoio su strada, prima effettuato solo con la Piattaforma Logistica Nazionale (PNL), è stato integrato includendo la PMV.

Si avvia una sperimentazione operativa del monitoraggio mediante PMV per Fast Corridor su gomma, che avrà durata di 12 mesi ...

# I passi necessari: il Quaderno CNEL 2019

## 1 - Lo snellimento delle operazioni doganali

### Proposta Completamento Fast Corridor Doganali

Fast corridor su strada attivati (Origine – Destinazione):

La Spezia TC 027V) - Piacenza (TC 14157Q); Genova (TC 047X) - Piacenza (TC 14157Q); Genova (TC 027V) - Piacenza (TC 14157Q); Genova Voltri (TC 049Q) - Piacenza (TC 14157Q); La Spezia (TC 030L) - Piacenza (TC 14157Q); - Genova (TC 049 Q) - Mondovì (TC 1F); Savona (TC 025M) - Mondovì (TC 1F)

Fast corridor ferroviari attivati (Origine – Destinazione);

Genova Voltri (TC 049Q) - Rivalta (TC85T); Genova Voltri (TC 049Q) - Rivalta (TC31TM); La Spezia (TC027V) - Rivalta (TC85T); La Spezia (TC27V)- Melzo-Milano (TC34X); La Spezia (TC027V) - Rivalta (TC31TM); La Spezia (TC027V) - Padova (TC316E); La Spezia (TC027V) - Padova (TC317F); La Spezia (TC027V) - Rubiera (TC000259); Genova Voltri (TC 049Q) - Melzo (TC34X); Savona (TC025M) - Rivalta (TC085T); Vado (TC025M) - Rivalta (TC031M); Genova Prà (TC049Q) - Padova (TC 317F); La Spezia (TC027V) - Marzaglia (TC 274L)

# I passi necessari: il Quaderno CNEL 2019 2 – Lo snellimento dei controlli fito-sanitari

## **ARMONIZZAZIONE DEGLI ORARI DI LAVORO**

Proposta legislativa di armonizzazione dell'orario di lavoro dei dipendenti di tutte le amministrazioni che intervengono nelle operazioni doganali e di controllo nei porti, negli aeroporti e nei centri logistici attraverso l'estensione del regime già adottato per il personale dell'ADM. (Modifiche all'art. 1 del Decreto Legislativo 8 novembre 1990, n.374).

**La proposta legislativa non ha finora avuto seguito**

# I passi necessari: il Quaderno CNEI 2019

## 1 - Lo snellimento delle operazioni doganali

### La «clausola della nazione più favorita»

Proposta di prevedere normativamente che, laddove l'interessato fornisca la prova che una determinata merce è ricondotta ad una certa categoria merceologica da parte delle autorità doganali di uno stato membro, l'Agenzia delle Dogane debba consentirne l'introduzione sulla base della medesima qualificazione, ferma restando la facoltà, ove nutra dubbi al riguardo, di attivare i necessari chiarimenti a livello europeo.

**La ipotesi di lavoro non finora ha avuto seguito**

# I passi necessari: il Quaderno CNEI 2019

## 1 - Lo snellimento delle operazioni doganali

### LO SMART APPROACH

«Si sottolinea che lo “smart approach” (adottato nel porto di Rotterdam) quanto ai controlli (praticamente solo formali) li rende molto più appetibili rispetto a quelli italiani. E’ stato riportato che tale situazione fa sì che il 25% dei diritti doganali vengono corrisposti a beneficio di uno stato che assorbe una quota minima dei prodotti sdoganati, che poi hanno destinazione finale in altri Stati membri. In un documento ufficiale è espressamente enunciato che la dogana olandese, su precisa indicazione governativa, è focalizzata sulla percentuale di PIL che produce (in quanto di ciò è chiamata a rispondere), non sul numero di controlli che effettua. Gli stati di destinazione finale sono, per di più, gravati dei costi connessi alla effettuazione dei controlli effettivi»

Sono necessari controlli mirati, incentrati su un miglioramento dell’analisi dei rischi. Occorre eliminare ogni controllo burocratico che risulti un appesantimento inutile per le imprese virtuose senza essere un deterrente per le imprese scorrette. Il contratto collettivo dell’Agenzia delle dogane dovrebbe essere adeguato. Non più premialità di produzione per il numero dei controlli effettuati (indipendentemente dall’esito) ma in relazione ai risultati raggiunti in termini di soddisfazioni degli utenti e di celerità delle operazioni e sviluppo dei traffici.

**La ipotesi di lavoro non finora ha avuto seguito**

# I passi necessari: il Quaderno CNEL 2019

## 2 – Lo snellimento dei controlli fito-sanitari

### **VALORIZZAZIONE DEL RUOLO DELL' A.E.O. (Authorized Economic Operator) E DEI C.A.D. (Centri di Assistenza Doganale)**

Riconoscimento della valenza dello status di A.E.O. e del ruolo dei C.A.D. anche a fini certificativi

**Valorizzazione dell'istituto dell'autocertificazione** (o quantomeno quello del silenzio-assenso) sia con riferimento alla certificazione fito-sanitaria che con riferimento alle certificazioni demandate al chimico di bordo ed ai Vigili del fuoco.

**La ipotesi di lavoro non ha finora avuto seguito**

## 3 - Semplificazione adempimenti amministrativi

**Proposta legislativa di semplificazione delle comunicazioni che la nave è tenuta a compiere all'arrivo in porto (art. 179 co. 1 cod. nav.)**

Messa a disposizione della «Nota informativa» di cui all'art. 179 comma 1 cod. nav. di tutte le amministrazioni interessate attraverso il PMIS ed esclusione di ulteriori adempimenti informativi

**La proposta legislativa non ha finora avuto seguito**



## 4 - Semplificazione adempimenti amministrativi

### **Proposta di Legge Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente il sistema della logistica delle merci**

La proposta è articolata su più punti:

- a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste dal MIMS, dalle AdSP dall'ART e dagli altri soggetti aventi potestà regolatoria nella materia della logistica delle merci;
- b) semplificazione e razionalizzazione 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

**La proposta legislativa non ha finora avuto seguito**

# Interventi sulla disciplina dell'autotrasporto (e non solo)

- Revisione della disciplina dei tempi di guida e di riposo
- Limitazione dei divieti di circolazione ai soli casi in cui gli stessi sono effettivamente necessari
- Evitare duplicazione dei controlli su strada degli stessi elementi attraverso l'istituzione di un «bollino blu»
- Dematerializzazione dei documenti, in particolare implementazione della e-CMR
- Terziarizzazione di controlli/adempimenti
- Garantire l'uniformità interpretativa e supportare il "decisore" locale
- Disciplina dell'operatore logistico e del contratto di logistica

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

- **B. Buona amministrazione**  
Le riforme e gli investimenti programmati hanno la finalità di eliminare i vincoli burocratici, rendere più efficace ed efficiente l'azione amministrativa, e ridurre tempi e costi per cittadini e imprese.  
Obiettivi – In primo luogo, l'azione mira a semplificare e accelerare attraverso interventi da realizzare in tempi rapidi le procedure direttamente collegate all'attuazione del PNRR. Alcune di queste procedure sono già state individuate con le associazioni imprenditoriali e condivise con le Regioni, l'UPI e l'ANCI, nell'ambito dell'agenda per la semplificazione. I colli di bottiglia già individuati riguardano in particolare la VIA statale e quella regionale, l'autorizzazione dei nuovi impianti per il riciclo dei rifiuti, le procedure autorizzatorie per le energie rinnovabili e quelle per assicurare l'efficientamento energetico degli edifici e la rigenerazione urbana (edilizia urbanistica) nonché le Conferenze di servizi per l'approvazione dei progetti e le infrastrutture per la transizione digitale.  
Più in generale, l'investimento e l'azione di riforma perseguono i seguenti obiettivi specifici:
  - Ridurre dei tempi per la gestione delle procedure, con particolare riferimento a quelle che prevedono l'intervento di una pluralità di soggetti, quale presupposto essenziale per accelerare gli interventi cruciali nei settori chiave per la ripresa
  - Liberalizzare, semplificare (anche mediante l'eliminazione di adempimenti non necessari), reingegnerizzare, e uniformare le procedure, quali elementi indispensabili per la digitalizzazione e la riduzione di oneri e tempi per cittadini e imprese
  - Digitalizzazione delle procedure amministrative per edilizia e attività produttive, per migliorare l'accesso per cittadini e imprese e l'operatività degli Sportelli Unici per le Attività Produttive e
- **PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA RIFORME E INVESTIMENTI**  
**#NEXTGENERATIONITALIA 48**  
per l'Edilizia (SUAP e SUE) attraverso una gestione efficace ed efficiente del back-office, anche attraverso appositi interventi migliorativi della capacità tecnica e gestionale della PA
  - Monitoraggio degli interventi per la misurazione della riduzione di oneri e tempi e loro comunicazione, al fine di assicurarne la rapida implementazione a tutti i livelli amministrativi, e contemporaneamente la corretta informazione ai cittadini

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA RIFORME E INVESTIMENTI

#NEXTGENERATIONITALIA 48

per l'Edilizia (SUAP e SUE) attraverso una gestione efficace ed efficiente del back-office, anche attraverso appositi interventi migliorativi della capacità tecnica e gestionale della PA

- Monitoraggio degli interventi per la misurazione della riduzione di oneri e tempi e loro comunicazione, al fine di assicurarne la rapida implementazione a tutti i livelli amministrativi, e contemporaneamente la corretta informazione ai cittadini

Modalità di attuazione – La pianificazione di dettaglio e il coordinamento operativo delle attività e la verifica dell'attuazione sono assicurati da un tavolo tecnico istituito ai sensi dell'art. 2 della Intesa sancita in Conferenza Unificata tra Governo, Regioni ed Enti locali (art. 15 DL n.76 del 2020) che ha l'adottato l'agenda per la Semplificazione. Il tavolo tecnico è composto da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza delle Regioni, tre designati da ANCI e UPI e quattro designati dal Dipartimento della Funzione Pubblica. Le attività di coordinamento e segreteria tecnica sono assicurate dall'Ufficio per la semplificazione e la sburocrazia del DFP.

L' Agenda prevede:

- La mappatura dei procedimenti e delle attività e dei relativi regimi vigenti
- L'individuazione del catalogo dei nuovi regimi, l'eliminazione delle autorizzazioni non giustificate da motivi imperativi di interesse generale, l'eliminazione degli adempimenti non necessari o che non utilizzano le nuove tecnologie, l'estensione Scia, il silenzio assenso, la comunicazione e l'adozione di regimi uniformi condivisi con Regioni e Comuni
- La completa reingegnerizzazione in digitale e semplificazione di un set di 200 procedure critiche, selezionate sulla base della consultazione degli stakeholder

Il risultato atteso finale è quello di avere per la prima volta in Italia un catalogo completo uniforme e aggiornato di tutte le procedure e dei relativi regimi, con piena validità giuridica su tutto il territorio nazionale (almeno 600 procedimenti). La stessa attività di reingegnerizzazione verrà realizzata in modo sistematico su tutti i procedimenti. Completa il processo la modulistica standardizzata online e la digitalizzazione dei procedimenti per edilizia e attività produttive.

Per superare le difficoltà che cittadini e imprese devono affrontare nei rapporti con le amministrazioni centrali e locali, è in corso un lavoro di definizione di standard tecnici comuni di interoperabilità (back-end), in collaborazione con il Ministero per l'Innovazione Digitale, per realizzare una piena ed effettiva attuazione del principio "once-only". L'esercizio prevede il pieno coinvolgimento delle amministrazioni centrali e locali nell'ambito di un comune accordo interistituzionale già in essere con la Conferenza unificata, nonché la messa a punto di meccanismi di monitoraggio e coinvolgimento dei cittadini, con l'obiettivo di rivedere le norme sulle banche dati di interesse nazionale, di assicurarne il costante aggiornamento delle informazioni e l'affidabilità delle funzioni e dell'esercizio

D. Digitalizzazione

La digitalizzazione è un abilitatore trasversale ad ampio spettro: dalla piattaforma per la selezione e il reclutamento delle persone, alla formazione, alla gestione delle procedure amministrative e al loro monitoraggio.

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

- Rafforzamento delle strutture per la semplificazione amministrativa e normativa;
- Miglioramento dell'efficacia e della qualità della regolazione;
- Realizzazione e gestione di infrastrutture strategiche
- Norme finalizzate ad introdurre criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni per la gestione di porti e dirette a favorire un esercizio più efficiente degli stessi

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

## **MISSIONE 3 – INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE**

La seconda componente – Intermodalità e logistica integrata – prevede interventi a supporto dell'ammmodernamento e della digitalizzazione del sistema della logistica.

... Saranno finanziati interventi per lo sviluppo del sistema portuale per il miglioramento della competitività, capacità e produttività dei porti italiani.

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

## **MISSIONE 3 – INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE**

### M3C2. 1 SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE

Riforma 1.1: Semplificazione delle procedure per il processo di pianificazione strategica

Al fine di ottenere una visione strategica unitaria del sistema portuale italiano, sarà predisposto l'aggiornamento della pianificazione portuale sia a livello del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) sia a livello di Piano Regolatore Portuale (PRP).

Riforma 1.2: Attuazione del regolamento che definisce l'aggiudicazione competitiva delle concessioni nelle aree portuali

L'obiettivo del regolamento è quello di definire le condizioni relative alla durata della concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle autorità concedenti, le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti minimi dei canoni a carico dei concessionari

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

## **MISSIONE 3 – INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE**

### M3C2. 2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA

La digitalizzazione dei sistemi logistici avrà un rilevante ruolo nel rilancio di questi settori, grazie all'utilizzo delle soluzioni tecnologiche innovative volte a efficientare il sistema. ... è necessario concepire le infrastrutture logistiche come un unicum di nodi e reti, adeguatamente interconnesse, che consentano una movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di "colli di bottiglia".

Riforma 2.1: Semplificazione delle transazioni di importazione/esportazione attraverso l'effettiva implementazione dello Sportello Unico dei Controlli L'obiettivo consiste nella creazione di un apposito portale a servizio dello Sportello Unico dei Controlli che permetterà l'interoperabilità con le banche dati nazionali e il coordinamento delle attività di controllo da parte delle dogane

Riforma 2.2: Interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PLN) per la rete dei porti, al fine di introdurre la digitalizzazione dei servizi di trasporto passeggeri e merci La riforma è volta a rendere interoperabili i Port Community System, ovvero gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la PLN.



# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

## MISSIONE 3 – INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

### M3C2. 2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA (SEGUE)

Riforma 2.3: Semplificazione delle procedure logistiche e digitalizzazione dei documenti, con particolare riferimento all'adozione della CMR elettronica, alla modernizzazione della normativa sulla spedizione delle merci, all'individuazione dei laboratori di analisi accreditati per i controlli sulle merci

La digitalizzazione dei documenti di trasporto è un elemento chiave della strategia UE per la mobilità delle merci in tutte le modalità di trasporto, come dimostrano i recenti Regolamenti europei 2020/1056 e 2020/1055, finalizzati, rispettivamente, a facilitare lo scambio di informazioni elettroniche e a prevedere l'utilizzo della "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route" elettronica (eCMR) come parte dei controlli sulle operazioni di cabotaggio stradale. I principali benefici attesi dall'introduzione dell'eCMR in Italia sono:

- Maggiore sicurezza, velocità ed economicità dei flussi informativi;
- Semplificazione dei flussi informativi tra gli attori della catena logistica;
- Riduzione dei costi di emissione, molto inferiori a quelli del CMR cartaceo;
- Minore possibilità di errori e discrepanze tra le versioni in possesso del mittente, del trasportatore e del destinatario della merce;
- Maggiore trasparenza e facilità di controllo ..., con particolare riguardo

## Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

- Minore possibilità di errori e discrepanze tra le versioni in possesso del mittente, del trasportatore e del destinatario della merce;
- Maggiore trasparenza e facilità di controllo ..., con particolare riguardo all'intermodalità e alla duplicazione dei controlli, in virtù del monitoraggio costante delle operazioni e della possibilità di accedere alle informazioni in tempo reale;
- Incentivazione della competitività delle imprese di autotrasporto italiane nell'acquisizione di contratti di trasporto internazionale da parte di imprese degli Stati che già applicano il suddetto Protocollo. In questo ambito è inoltre necessario intervenire sulla regolazione dei diritti e dei doveri tra clienti e fornitori di servizi (risalente al 1942) all'interno della catena del valore logistica, sulla scorta delle evoluzioni verificatesi nell'ambito delle spedizioni internazionali. Infine, per velocizzare le attività di controllo delle merci e, conseguentemente, l'intero flusso logistico, sarà prevista la possibilità di convenzionare laboratori di analisi che, in collaborazione o per conto delle amministrazioni deputate alle verifiche, possano contribuire a svolgere tali attività.

# Gli interventi proposti quali componenti del PNRR

## Un esempio incoraggiante:

La riforma della pianificazione nei porti (art. 5 della Legge n. 84/1994 – I piani regolatori portuali)