

Roma, 19 febbraio 2020

Circolare n. 33/2020

Oggetto: Attività confederale – Bassanini delle merci – Prosegue l'iter parlamentare.

Prosegue l'iter legislativo delle prime tre proposte di legge di Semplificazione per la logistica che il Cnel ha presentato al Parlamento a seguito del lavoro di mappatura delle inefficienze amministrative che impattano sul settore svolta dallo stesso Cnel con la collaborazione di Confetra.

La proposta riguardante l'armonizzazione degli orari di lavoro delle pubbliche amministrazioni coinvolte nella fase di sdoganamento è stata assegnata in sede referente alla Commissione Lavoro della Camera, con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Attività Produttive e Politiche UE (atto C2088); al Senato la proposta è stata assegnata in sede redigente alla Commissione Lavoro, con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Bilancio, Lavori Pubblici, Industria e Unione Europea (atto S1485).

La proposta concernente la semplificazione degli avvisi che le navi in arrivo nei porti devono inviare alle varie Amministrazioni, nonché la competenza territoriale dei Giudici di Pace nel caso di controversie che riguardano le imprese di autotrasporto è stata assegnata in sede referente alla Commissione Trasporti della Camera con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Attività Produttive, nonché alla Commissione parlamentare per le questioni regionali (Atto C2086); al Senato la proposta è stata assegnata in sede redigente alla Commissione Lavori Pubblici con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Industria (atto S1486).

La proposta di legge delega sul riordino dell'attività di regolazione di varie pubbliche amministrazioni - tra cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti della quale viene ribadita la competenza esclusivamente sui servizi di pubblica utilità - è stata assegnata in sede referente alla Commissione Trasporti della Camera, con richiesta di pareri alle Commissioni Affari Costituzionali, Giustizia, Bilancio, Attività Produttive, nonché alla Commissione parlamentare per le questioni regionali (Atto C2087); al Senato la proposta è stata assegnata in sede referente alla Commissione Lavori pubblici con richiesta pareri alle Commissioni Affari Costituzionali e Bilancio (Atto S1484).

Sempre in tema di semplificazioni per la logistica, il Cnel ha di recente approvato una ulteriore proposta di legge - tuttora in fase di presentazione al Parlamento - concernente l'aggiornamento delle disposizioni del Codice Civile in materia di contratto di spedizione.

Si fa riserva di informare sugli sviluppi dell'iter legislativo.

Daniela Dringoli
Codirettore

*Per riferimenti confronta circ. [161/2019](#)
Allegati sei
D/d*

© CONFETRA - La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2088

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci

Presentata il 9 settembre 2019

ONOREVOLI DEPUTATI! — 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 di prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza, con una certa costanza sono state emanate leggi che hanno 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 l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno a 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitor* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della 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 fino al 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.

Lo scopo dell'articolo unico della presente proposta di legge è quello di potenziare la copertura amministrativa e tecnica delle operazioni doganali di competenza di più amministrazioni pubbliche per la riduzione dei tempi complessivi di sdoganamento delle merci.

La scelta adottata mira all'armonizzazione dell'orario di lavoro delle amministrazioni che intervengono nello sdogana-

mento, attraverso l'estensione del regime già adottato per il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli nell'ambito di un generale riordino degli istituti doganali (decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374).

L'intervento proposto è attuabile nell'ambito della flessibilità organizzativa di ciascuna amministrazione, non pregiudica l'autonomia negoziale e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per le amministrazioni. Per contro, l'intervento è destinato inevitabilmente ad accelerare gli *iter* doganali e a favorire un maggior tasso di completamento delle operazioni nell'unità di tempo con conseguente aumento delle entrate pubbliche, della produzione complessiva dei servizi doganali e della produttività individuale.

Per le ragioni sopra illustrate, la formulazione normativa proposta non comporta nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PROPOSTA DI LEGGE
D'INIZIATIVA DEL CNEL

—
Art. 1.

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *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 ».



DISEGNO DI LEGGE

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 SETTEMBRE 2019

Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374,
per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana
delle merci

ONOREVOLI SENATORI. - La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici, 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 sono state con una certa costanza emanate leggi che hanno consentito 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 l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno ai 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitor* esteri.

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

Le proposte di modifiche all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché quattro pubbliche amministra-

zioni. 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 fino al 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.

Lo scopo dell'articolo unico del presente disegno di legge è quello di potenziare la copertura amministrativa e tecnica delle operazioni doganali di competenza di più amministrazioni pubbliche per la riduzione dei tempi complessivi di sdoganamento delle merci.

La scelta adottata mira all'armonizzazione dell'orario di lavoro delle amministrazioni che intervengono nello sdoganamento, attraverso l'estensione del regime già adottato per il personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli nell'ambito di un generale riordino degli istituti doganali (decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374).

L'intervento proposto è attuabile nell'ambito della flessibilità organizzativa di ciascuna amministrazione, non pregiudica l'autonomia negoziale e non comporta oneri finanziari aggiuntivi per le amministrazioni. Per contro l'intervento è destinato inevitabilmente ad accelerare gli *iter* doganali e favorire un maggior tasso di completamento delle operazioni nell'unità di tempo con

conseguente aumento delle entrate pubbliche, della produzione complessiva dei servizi doganali e della produttività individuale.

Per le ragioni sopra illustrate, la formulazione normativa proposta non comporta

nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 1 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *9-bis.* Le disposizioni di cui ai commi 1, 2, 4, 5, e 8 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 ».

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2086

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

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

Presentata il 9 settembre 2019

ONOREVOLI DEPUTATI! — 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 di prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza, con una certa costanza sono state emanate leggi che hanno 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 l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno a 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitor* esteri.

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della 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 fino al 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, composta da un solo articolo, il comma 1 muove dalla rilevazione di una indispensabile razionalizzazione delle comunicazioni (avvisi) che il comandante di una nave, o un suo delegato, è tenuto a 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. Peraltro, tutte le altre amministrazioni alle quali è necessario inviare le informazioni, – dalla sanità, all'Istituto nazionale di statistica, 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 architetturali di grande impatto sui sistemi informa-

tivi delle amministrazioni attenendo piuttosto all'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 dell'articolo in commento, 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 ai sensi dell'articolo 204-*bis* del codice della strada, di cui al 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.

Le modifiche sopra illustrate non comportano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PROPOSTA DI LEGGE
D'INIZIATIVA DEL CNEL

—
Art. 1.

1. All'articolo 179 del codice della navigazione 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 di controllo inerenti alle operazioni di arrivo e di partenza delle navi di cui al presente articolo.

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 ».

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 ».



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 ».

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2087

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEL

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci

Presentata il 9 settembre 2019

ONOREVOLI DEPUTATI! — 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 di prerogative che rischia di ridurre gli *standard* di produttività del sistema Paese.

Di conseguenza, con una certa costanza sono state emanate leggi che hanno 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 l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno a 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, su istanza del mondo imprenditoriale del trasporto, della spedizione e della 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 fino al 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.

La presente proposta di legge, recante delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente al sistema della logistica delle merci e per il miglioramento della competitività del settore, muove dalla rilevazione oggettiva della pluralità di soggetti istituzionali cui è demandata l'attività di regolazione nella materia di che trattasi, cioè l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete ferroviaria italiana Spa, le Autorità di sistema portuale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'Autorità di regolazione dei trasporti.

Questa pluralità di fonti di produzione delle regole che presiedono anche alla logistica delle merci ha determinato nel tempo

una stratificazione di norme con margini di sovrapposizione a scapito della certezza della regolazione, che può tradursi in un fattore di inefficienza e di aumento del costo dei servizi. L'intervento proposto potrebbe porre rimedio a tale situazione attraverso l'esatta definizione degli ambiti di competenza di ciascun ente regolatore e il riordino della normativa esistente, per garantire maggiore coerenza a tutto vantaggio della certezza della regolazione, della speditezza delle procedure, della chiarezza degli adempimenti e della riduzione dei margini di sovrapposizione.

La concreta traduzione dei principi e criteri direttivi di delega enunciati in un decreto legislativo avrebbe un impatto molto significativo sulla velocizzazione delle operazioni doganali che si tradurrebbe in maggiori entrate per l'erario a causa del presumibile aumento del volume di merci trattate.

Per contro, la formulazione normativa proposta non richiede una copertura finanziaria in quanto consistente in un riordino delle fonti di produzione normativa, di per sé non foriera di nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato. Pertanto non si provvede a redigere la relazione tecnica ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

PROPOSTA DI LEGGE
D'INIZIATIVA DEL CNEL

Art. 1.

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:

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;

b) 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 contemplando 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.

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 legi-

slativo, 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.

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.





DISEGNO DI LEGGE

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 SETTEMBRE 2019

Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina
affidente il sistema della logistica delle merci

ONOREVOLI SENATORI. — La semplificazione amministrativa, la riduzione degli oneri burocratici, 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 sono state con una certa costanza emanate leggi che hanno consentito un impulso innovatore al nostro ordinamento amministrativo: dalla « Riforma Bassanini » della fine degli anni Novanta 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 l'inefficienza logistica oggi sia quantificata intorno ai 30 miliardi di euro annui, un *gap* che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i *competitors* esteri.

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

Le proposte di modifiche all'ordinamento vigente della logistica traggono origine da un ciclo di audizioni con i rappresentanti apicali di venticinque associazioni di categoria e quattro organizzazioni sindacali del settore, nonché quattro pubbliche amministra-

zioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei colli di bottiglia in tutto il processo operativo dall'arrivo-partenza della merce fin dal ritiro-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.

Con riferimento alla proposta di delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente il sistema della logistica delle merci e per il miglioramento della competitività del settore, essa muove dalla rilevazione oggettiva della pluralità di soggetti istituzionali cui è demandata l'attività di regolazione nella materia di che trattasi, e cioè l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), il Gestore dell'infrastruttura (RFI), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) e l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART).

Detta pluralità di fonti di produzione delle regole che presiedono anche alla logistica delle merci, ha determinato nel tempo una stratificazione di norme con margini di sovrapposizione a scapito della certezza della regolazione che può tradursi in fattore di inefficienza e di costo dei servizi. L'intervento proposto potrebbe porre rimedio attraverso l'esatta definizione degli ambiti di competenza di ciascun ente regolatore ed il riordino della normativa esistente, per garan-

tire maggiore coerenza a tutto vantaggio della certezza della regolazione, della speditezza delle procedure, della chiarezza degli adempimenti e della riduzione dei margini di sovrapposizione.

La concreta traduzione dei principi di delega enunciati in decreto legislativo avrebbe un impatto molto significativo sulla velocizzazione delle operazioni doganali che si tra-

ducono in maggiori entrate per l'erario a causa del presumibile aumento del volume di merci trattate.

Per contro, la formulazione normativa proposta, non richiede una copertura finanziaria in quanto consistente in un riordino delle fonti di produzione normativa, di per sé non foriera di oneri finanziari aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

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 della disciplina in materia di sistema della logistica delle merci, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) definizione degli ambiti di competenza delle attività di regolazione poste 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, 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;

b) 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 pubbliche amministrazioni temperando 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 la non duplicazione degli adempimenti.

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 parere del Consiglio di Stato e del parere 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 della 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 al comma 1 o successivamente, la scadenza medesima è prorogata di novanta giorni. Il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri delle Commissioni parlamentari di cui al secondo periodo, trasmette nuovamente il testo alle Camere con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, corredate dei necessari elementi integrativi di informazione e 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 può comunque essere adottato.

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.