

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 688

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 5 dicembre 2022

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 i livelli di produttività del sistema economico nazionale.

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 il costo dell'inefficienza logistica oggi sia quantificato intorno a 30 miliardi di euro annui, un onere che penalizza gli operatori nazionali nel confronto con i competitori 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 catena di approvvigionamento 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 importazioni ed esportazioni 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. 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 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 forma cartacea.

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

rali di grande impatto sui sistemi informativi 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 finanziaria.

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 aggravati 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 per via telematica dall'autorità marittima competente, mediante il sistema PMIS (*Port Management Information System*), e da questa contestualmente resa disponibile, per 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 locazione finanziaria (*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 ».



19PDL0014600