



DISEGNI di LEGGE di iniziativa del CNEL

**Semplificazioni per il sistema
della logistica italiana**



SOMMARIO

“Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci”.	5
“Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente il sistema della logistica delle merci”.	13
“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”.	19



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(nella seduta 17 luglio 2019)

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento interno degli organi, in particolare l'articolo 8, (Programma ed attività), che al comma 4 demanda alle Commissioni, ad altri organismi o direttamente all'Assemblea il compito di istruire le questioni ad essi assegnate dal Presidente del CNEL, su conforme parere del Consiglio di Presidenza, in relazione al programma di attività approvato dalla Assemblea e alle priorità da essa individuate, e di riferire all'Assemblea stessa;

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

VISTO il documento "Appunti sulla semplificazione e la competitività della logistica italiana" redatto all'esito delle audizioni dei rappresentanti delle Organizzazioni datoriali, sindacali e delle Pubbliche Amministrazioni tenutesi presso il CNEL, nelle sessioni nelle sessioni del 23 e 31 gennaio 2019, del 5 e 13 febbraio 2019, del 4 e 5 marzo 2019;

RITENUTO di selezionare dal documento sopra citato, sulla base della istruttoria condotta, alcune problematiche puntuali sulle quali intervenire in sede di iniziativa legislativa, nell'esercizio delle prerogative indicate dalla Costituzione e dalla legge;

VISTO l'articolo 179 del codice della navigazione nel testo di cui alla legge 9 dicembre 1975, n. 744, come sostituito dall'art. 1, legge 25 gennaio 1983, n. 26, modificato dall'art. 15, decreto legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, con legge 23 dicembre 1996, n. 647 e dagli artt. 2 e 4, decreto lgs. 24 dicembre 2004, n. 335 e, da ultimo, dal comma 11 dell'art. 8, decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221

VISTO l'articolo 7, del 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;

VISTO l'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica";

SENTITO l'Ufficio di Presidenza nelle sedute del 10 e 17 luglio 2019;

SENTITO il Consiglio di Presidenza nella seduta del 17 luglio 2019;

UDITA la relazione del Presidente del CNEL;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente "Modifiche alla legislazione vigente per la semplificazione e la competitività del sistema della logistica italiana delle merci".

F.to Il Presidente
Prof. Tiziano TREU

Articolo 1

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

1. All'articolo 179 del codice della navigazione nel testo di cui alla legge 9 dicembre 1975, n. 744, come sostituito dall'art. 1, legge 25 gennaio 1983, n. 26, modificato dall'art. 15, decreto legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, con legge 23 dicembre 1996, n. 647 e dagli artt. 2 e 4, decreto lgs. 24 dicembre 2004, n. 335 e, da ultimo, dal comma 11 dell'art. 8, decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, sono aggiunti alla fine i seguenti commi:

“La nota di informazioni di cui all'articolo 179, comma 1, del Codice della navigazione, comprendente i dati dei formulari ivi elencati, è acquisita in via telematica dall'autorità marittima competente, sul sistema PMIS, e da questa contestualmente resa disponibile, in via telematica, a tutte le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 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 medesimo articolo 179.

È fatto divieto alle amministrazioni di cui al comma 1 di richiedere al comandante della nave o al raccomandatario marittimo o 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. All'articolo 7, del 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.”, dopo il comma 2 è inserito il seguente comma:

“2-bis. Nei casi in cui la violazione al codice della strada venga contestata a conducenti di veicoli commerciali di proprietà o detenute 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.”.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

(Anche ai sensi dell'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica")

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 *competitors* esteri.

Il 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 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 Amministrazioni. 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.

Per quanto riguarda l'intervento normato al comma uno dell'articolo oggetto della presente relazione, esso è mosso 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 previste dall'articolo 179 del Codice della Navigazione¹. Ad oggi

¹ C.n. art. 179. Nota di informazioni all'autorità marittima ⁽⁹⁾.

All'arrivo della nave in porto e prima della partenza, il comandante della nave o il raccomandatario marittimo o altro funzionario o persona autorizzata dal comandante fanno pervenire, anche in formato elettronico, all'autorità marittima i formulari in appresso indicati, di cui alla Convenzione FAL dell'IMO adottata il 9 aprile 1965, come recepita nell'ambito dell'Unione europea:

formulario FAL n. 1 dichiarazione generale;
formulario FAL n. 2 dichiarazione di carico;
formulario FAL n. 3 dichiarazione delle provviste di bordo;
formulario FAL n. 4 dichiarazione degli effetti personali dell'equipaggio;
formulario FAL n. 5 ruolo dell'equipaggio;
formulario FAL n. 6 elenco dei passeggeri;
formulario FAL n. 7 dichiarazione merci pericolose a bordo; dichiarazione sanitaria marittima.

Il formulario FAL n. 6, elenco dei passeggeri, reca, per i passeggeri che non siano cittadini di Stati membri dell'Unione europea, gli estremi dei documenti di identità validi per l'ingresso nel territorio dello Stato.

La comunicazione delle informazioni di cui al primo comma avviene con un anticipo di almeno ventiquattro ore o al momento in cui la nave lascia il porto precedente, qualora la navigazione sia di durata inferiore alle ventiquattro ore. Qualora, alla partenza della nave, non è noto il porto di scalo o esso cambi nel corso del viaggio, il comandante della nave invia le informazioni di cui al primo comma senza ritardo, non appena sia noto il porto di destinazione.

All'arrivo in porto, il comandante della nave comunica all'Autorità marittima eventuali ulteriori dati richiesti in base alla normativa vigente in ambito UE ed ogni altra informazione da rendersi in ottemperanza ad altre disposizioni legislative o regolamentari di carattere speciale.

Prima della partenza, il comandante della nave inoltra all'autorità marittima una dichiarazione integrativa relativa all'avvenuto adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, contrattuale e statistico.

Il comandante di una nave diretta in un porto estero, inoltra le informazioni di cui al primo comma all'autorità consolare. In caso di inesistenza di uffici consolari presso il porto di destinazione, le informazioni vengono rese presso l'autorità consolare più prossima al porto di arrivo.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, adotta le modifiche tecniche ai formulari FAL recepiti dall'Unione europea e regola gli adempimenti cui

gli avvisi vengono inviati telematicamente a due sistemi – PMIS (Port Management Information System) delle Capitanerie di Porto e AIDA dell’Agenzia delle Dogane – che dialogano tra di loro. Tutte le altre Amministrazioni cui è necessario inviare le informazioni peraltro – dalla Sanità, all’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 proposta risponde a principi di semplificazione largamente diffusi nell’ordinamento amministrativo vigente, supportati dalla giurisprudenza oltre che da canoni di razionalità e ragionevolezza e mira alla realizzazione di un maggior grado di comunicazione telematica tra i molteplici destinatari della medesima comunicazione promanate 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 dell’articolo in commento, essa è tesa ad 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 vigente², nel luogo in cui è stata commessa la violazione.

sono tenute le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per altre categorie di navi adibite a servizi particolari.

² D.Lgs. 01/09/2011, n. 150 (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). Pubblicato nella Gazz. Uff. 21 settembre 2011, n. 220.

Art. 7 Dell’opposizione al verbale di accertamento di violazione del codice della strada
1. Le controversie in materia di 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, sono regolate dal rito del lavoro, ove non diversamente stabilito dalle disposizioni del presente articolo.

La proposta di individuare quale foro competente quello del luogo in cui ha sede l'impresa di trasporto riduce sensibilmente tempi e 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.

2. L'opposizione si propone davanti al giudice di pace del luogo in cui è stata commessa la violazione.



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(nella seduta 17 luglio 2019)

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento interno degli organi, in particolare l'articolo 8, (Programma ed attività), che al comma 4 demanda alle Commissioni, ad altri organismi o direttamente all'Assemblea il compito di istruire le questioni ad essi assegnate dal Presidente del CNEL, su conforme parere del Consiglio di Presidenza, in relazione al programma di attività approvato dalla Assemblea e alle priorità da essa individuate, e di riferire all'Assemblea stessa;

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

VISTO il documento "Appunti sulla semplificazione e la competitività della logistica italiana" redatto all'esito delle audizioni dei rappresentanti delle Organizzazioni datoriali, sindacali e delle Pubbliche Amministrazioni tenutesi presso il CNEL nelle sessioni del 23 e 31 gennaio 2019, del 5 e 13 febbraio 2019, del 4 e 5 marzo 2019;

RITENUTO di attivare, con riferimento alle criticità rilevate nell'indagine citata, l'iniziativa legislativa del Cnel, nell'esercizio delle sue prerogative indicate dalla Costituzione e dalla legge, allo scopo di ridurre a maggiore coerenza l'ordinamento delle molteplici fonti di regolazione nella materia del sistema della logistica delle merci;

VISTO l'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica";

SENTITO l'Ufficio di Presidenza nelle sedute del 10 e 17 luglio 2019;

SENTITO il Consiglio di Presidenza nella seduta del 17 luglio 2019;

UDITA la relazione del Presidente del CNEL;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente "Delega al Governo per il riordino e la semplificazione della disciplina afferente il sistema della logistica delle merci".

F.to Il Presidente
Prof. Tiziano TREU

Articolo 1

(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)

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'Agenda 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 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;

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 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 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 al 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 motivazione. Le Commissioni 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.”

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

(Anche ai sensi dell'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica")

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 *competitors* esteri.

Il 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 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 Amministrazioni. 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 la esatta definizione degli ambiti di competenza di ciascun ente regolatore ed 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 di delega enunciati in decreto legislativo avrebbe un impatto molto significativo sulla velocizzazione delle operazioni doganali che si traducono 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 se' non foriera di oneri finanziari aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(nella seduta 17 luglio 2019)

VISTO l'art. 99, della Costituzione ed in particolare il comma 3;

VISTA la legge speciale 30 dicembre 1986, n. 936, recante "Norme sul Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro", e in particolare l'articolo 10 (Attribuzioni), comma 1, lettera i), che riconosce al Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro l'iniziativa legislativa, l'articolo 12 (Contributo all'elaborazione della legislazione), che regola la trasmissione delle pronunce del CNEL al Governo, alle Camere, alle Regioni e Province autonome ed alle istituzioni europee, ed infine l'articolo 14 (Pronunce del CNEL), che statuisce l'iter di assunzione, da parte dell'Assemblea, delle Pronunce del CNEL;

VISTO il Regolamento interno degli organi, in particolare l'articolo 8, (Programma ed attività), che al comma 4 demanda alle Commissioni, ad altri organismi o direttamente all'Assemblea il compito di istruire le questioni ad essi assegnate dal Presidente del CNEL, su conforme parere del Consiglio di Presidenza, in relazione al programma di attività approvato dalla Assemblea e alle priorità da essa individuate, e di riferire all'Assemblea stessa;

VISTO il Programma delle attività del CNEL per il biennio 2019-2020, approvato dall'Assemblea del CNEL nella seduta del 30 gennaio 2019;

VISTO il documento "Appunti sulla semplificazione e la competitività della logistica italiana" redatto all'esito delle audizioni dei rappresentanti delle Organizzazioni datoriali, sindacali e delle Pubbliche Amministrazioni tenutesi presso il CNEL, nelle sessioni nelle sessioni del 23 e 31 gennaio 2019, del 5 e 13 febbraio 2019, del 4 e 5 marzo 2019;

RITENUTO di selezionare dal documento sopra citato, sulla base della istruttoria condotta, alcune problematiche puntuali sulle quali intervenire in sede di iniziativa legislativa, nell'esercizio delle prerogative indicate dalla Costituzione e dalla legge;

VISTO il decreto legislativo 08 novembre 1990, n. 374 concernente "Riordinamento degli istituti doganali e revisione delle procedure di accertamento e controllo in attuazione delle direttive n. 79/695/CEE del 24 luglio 1979 e n. 82/57/CEE del 17 dicembre 1981, in tema di procedure di immissione in libera pratica delle merci, e delle direttive n. 81/177/CEE del 24 febbraio 1981 e n. 82/347/CEE del 23 aprile 1982, in tema di procedure di esportazione delle merci comunitarie";

VISTO l'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica";

SENTITO l'Ufficio di Presidenza nelle sedute del 10 e 17 luglio 2019;

SENTITO il Consiglio di Presidenza nella seduta del 17 luglio 2019;

UDITA la relazione del Presidente del CNEL;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente "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".

F.to Il Presidente
Prof. Tiziano TREU

Articolo 1

(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)

1. All'articolo 1, del decreto legislativo 8 novembre 1990, n. 374, dopo il comma 9, è inserito il seguente comma:

"10. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2, 4, 5, e 8 si applicano anche al personale dipendente dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che intervengono nelle procedure di accertamento e 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. Gli adempimenti che il comma 2 intesta al Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, si intendono riferiti al Ministro, ovvero al vertice dell'Amministrazione i cui Uffici sono coinvolti nelle suddette procedure."

RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA

(Anche ai sensi dell'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica")

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 *competitors* esteri.

Il 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 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 Amministrazioni. 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 all'articolo oggetto della presente relazione, lo scopo della norma 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 qui adottata mira alla 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 nell'ambito di un generale riordino degli istituti doganali.¹

¹ D.Lgs. 08/11/1990, n. 374 - Riordinamento degli istituti doganali e revisione delle procedure di accertamento e controllo in attuazione delle direttive n. 79/695/CEE del 24 luglio 1979 e n. 82/57/CEE del 17 dicembre 1981, in tema di procedure di immissione in libera pratica delle merci, e delle direttive n. 81/177/CEE del 24 febbraio 1981 e n. 82/347/CEE del 23 aprile 1982, in tema di procedure di esportazione delle merci comunitarie. Pubblicato nella Gazz. Uff. 14 dicembre 1990, n. 291, S.O.

1. Orario degli uffici del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette.

1. Ferme restando le disposizioni vigenti sull'orario ordinario di lavoro degli impiegati civili dello Stato, l'orario ordinario di apertura degli uffici del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette è fissato dalle ore 8.00 alle ore 18.00 nei giorni dal lunedì al venerdì e dalle ore 8.00 alle ore 14.00 nella giornata di sabato, con esclusione dei giorni festivi.

2. Presso gli uffici doganali di confine, di mare e aeroportuali è assicurato, per tutti i giorni, compresi i festivi, e per l'intero arco delle ventiquattro ore giornaliere, il passaggio delle frontiere, con l'espletamento dei corrispondenti controlli e formalità, alle persone, ai mezzi di trasporto che circolano vuoti o che trasportano merci in regime doganale di transito. Con determinazione del Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sono individuati gli uffici doganali in cui l'operatività di cui al precedente periodo è assicurata anche per l'espletamento dei controlli e delle formalità inerenti le merci che circolano in regimi diversi dal transito, a condizione che nell'ufficio doganale la consistenza del personale in servizio sia superiore a quella dell'anno precedente in misura tale da garantire la copertura dell'orario prolungato ⁽²⁾.

3. Nei centri di elaborazione dati delle direzioni compartimentali è stabilito un orario di funzionamento di ventiquattro ore al giorno.

4. I direttori degli uffici possono disporre una diversa articolazione ovvero una riduzione dell'orario di apertura degli uffici qualora le esigenze di servizio lo consentano.

5. Per le operazioni doganali eseguite nel periodo di apertura degli uffici di cui al comma 1 e per i controlli e le formalità di cui al comma 2 non è addebitato agli operatori il costo del servizio.

6. [I servizi del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette, secondo gli orari previsti nel presente articolo, sono assicurati, mediante le forme di articolazione dell'orario di lavoro previste dalla vigente normativa, da stabilirsi, per i rispettivi uffici, dal direttore centrale degli affari generali, del personale e dei servizi informatici e tecnici del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette, dai direttori compartimentali, dai direttori circoscrizionali, dai direttori degli uffici tecnici di finanza e dai direttori dei laboratori chimici d'intesa con le organizzazioni sindacali

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 in discorso è destinato inevitabilmente ad accelerare gli iter doganali e favorire un maggior tasso di completamento nell'unità di tempo con conseguente aumento delle entrate pubbliche, della produzione complessiva dei servizi doganali e della produttività individuale.

secondo la normativa vigente](Comma abrogato dall'art. 23, D.P.R. 26 marzo 2001, n. 107).

7. [Qualora l'intesa non venga raggiunta entro giorni quindici dall'apertura delle trattative, i direttori degli uffici indicati nel comma 6 formalizzano una ipotesi di articolazione dell'orario di lavoro e la inviano al direttore centrale degli affari generali, del personale e dei servizi informatici e tecnici del dipartimento delle dogane e delle imposte indirette ed anche alle locali organizzazioni sindacali. In attesa della definizione della vertenza il predetto direttore può disporre, in via provvisoria, l'entrata in vigore del provvedimento di articolazione dell'orario di lavoro, sentite le organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative del settore] (Comma abrogato dall'art. 23, D.P.R. 26 marzo 2001, n. 107).

8. I capi degli uffici possono consentire, su richiesta motivata degli operatori, il compimento delle operazioni doganali oltre l'orario ordinario di apertura di ufficio o fuori del circuito doganale, di cui all'art. 18 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 , verso il pagamento del costo del servizio.

9. [In attesa dell'espletamento dei concorsi di cui all'art. 34 del decreto legislativo 26 aprile 1990, n. 105 , o qualora per mancanza di personale non sia possibile assicurare il servizio con le modalità di cui al comma 6, i capi degli uffici potranno disporre prestazioni di lavoro straordinario, entro i limiti previsti dall'art. 35, comma 3, del decreto legislativo 26 aprile 1990, n. 105 , per il completamento dell'orario di servizio quanto sussistano effettive esigenze, sentite le organizzazioni sindacali di cui all'art. 4, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 8 maggio 1987, n. 266] (Comma abrogato dall'art. 23, D.P.R. 26 marzo 2001, n. 107).



www.cnel.it