



50 PROPOSTE PER SEMPLIFICARE E SBUROCRATIZZARE L'INDUSTRIA DELLA LOGISTICA

Maggio 2020



Think Tank della Logistica

Il Think Tank della Logistica (TTL) è un progetto promosso da Ebilog (ente bilaterale del settore) e coordinato dal Freight Leaders Council, che chiama a raccolta le migliori risorse del trasporto e della logistica, sia in termini scientifici che imprenditoriali, allo scopo di **esaminare e affrontare costruttivamente le sfide che attendono la logistica.**

Con questo scopo il TTL ha predisposto le seguenti proposte per semplificare e sburocratizzare il settore della logistica togliendo quella zavorra normativa e procedurale che impedisce al settore di essere sempre più rispondente alle richieste di cittadini e imprese oltre che di competere con profitto nel mercato europeo e mondiale.

Le proposte sono presentate per ambito di applicazione così da facilitare la lettura e l'analisi.

Aderiscono al TTL:

Associazioni, aziende e sindacati

Aicai, Aiiit, Aipcr, Alis, Alsea, Anama, Anfia, Anita, Assiterminal, Assoespressi, Assofer, Assologistica, Assopostale, Assotir, Autorità Portuale La Spezia, FILT-CGIL, FIL-CISL, UIL Trasporti Nazionale, Confetra Campania, Confetra, Confitarma, Confrtrasporto, Federmetano, Fedit, Fercargo, Fiap, Fise, Istat, Kyoto Club, Legambiente, Ram, Sos Logistica, Terminali Italia, Transport & Environment, TrasportoUnito Fiap, Tts Italia, UIR, Uirnet, Uniontrasporti, Unrae, Wwf.

Opinion leaders

Andrea Appetecchia, Oliviero Baccelli (Centro di Economia Regionale dei Trasporti e del Turismo - Università Bocconi), Sergio Barbarino, Andrea Bardi (ITL - Istituto sui Trasporti e la Logistica), Sergio Bologna, Andrea Boitani, Carlo Carminucci (Isfort), Pierluigi Coppola, Vanna Coslovich, Zeno D'Agostino, Pierluigi Di Palma (Centro Studi Demetra), Damiano Frosi (Osservatorio della Contract Logistics - Politecnico di Milano), Andrea Giuricin, Luca Lanini, Riccardo Mangiaracina (Osservatorio e-commerce - Politecnico di Milano), Nereo Marcucci, Cristina Marolda, Vittorio Marzano, Marco Mazzarino (Università IAUV di Venezia), Enrico Musso (CIELI - Università di Genova), (Alessandro Panaro, Guido Perboli (Politecnico di Torino), Massimiliano Schiraldi (Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"), Marco Spinedi, Pietro Spirito, Stefano Zunarelli.



AUTOTRASPORTO

1. Urgenza adozione CRM

- È indispensabile adottare misure funzionali alla diffusione dei documenti in formato digitale, a partire dalla lettera di vettura elettronica nel trasporto stradale eCMR, nell'ottica di semplificare i flussi di informazioni tra i diversi attori della filiera logistica, rendendoli più sicuri, veloci, ed economici. Realizzare quindi la completa digitalizzazione e semplificazione dei documenti di trasporto e dello scambio dei dati relativi al trasporto merci integrando tra loro le co-modalità. Coordinare e semplificare le procedure dei controlli relativi al trasporto merci, con particolare riguardo all'intermodalità e alla duplicazione dei controlli stessi. Va costituito un Tavolo di lavoro, con il coinvolgimento degli stakeholder rilevanti: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Interno, Agenzia delle Entrate, Unioncamere, Associazioni industriali e dell'autotrasporto merci e della logistica.

2. Semplificare le procedure di accesso ai contributi di settore

- Velocizzazione le procedure di erogazione degli incentivi alla formazione e agli investimenti a favore delle imprese di autotrasporto, prevedendo che siano immediatamente erogate le risorse già stanziato per le precedenti annualità e previste da: Decreto 8 maggio 2018 (G.U. Serie Generale n. 184 del 9.8.2018), Decreto 20 Giugno 2017 (G.U. Serie Generale n. 178 del 1.8.2017) e Decreto 19 Luglio 2016 (G.U. Serie Generale n. 216 del 15.9.2016). Semplificare i meccanismi procedurali degli incentivi dedicati al settore dell'autotrasporto merci e della logistica (Ferrobonus, Marebonus, Decreti Investimenti e Formazione) nell'ottica di renderne assolutamente tempestiva e sicura l'erogazione. Procedere con urgenza alla liquidazione di tutti i crediti che le imprese di autotrasporto merci e logistica vantano con la Pubblica Amministrazione. Occorre provvedere all'insediamento immediato di una Task Force, che proceda al disbrigo di tutti gli atti amministrativi necessari a tal fine.

3. Semplificare revisioni veicoli

- Ampliamento dell'ambito di operatività delle revisioni degli autoveicoli adibiti al trasporto merci conto terzi presso le officine di autoriparazione. Modifica e integrazione dell'art. 80 CdS anche ai veicoli ATP e ai loro rimorchi dando la possibilità di effettuare le revisioni presso i centri privati abilitati, anche per i rimorchi e semirimorchi aventi massa superiore alle 3,5 tonnellate.

4. Documento unico di circolazione

- Concludere l'iter procedurale necessario per approdare al rilascio del documento unico di circolazione

5. Armonizzazione e riassetto normativo

- Armonizzazione legislativa dell'intero settore del trasporto e della logistica, attraverso la semplificazione ed il riassetto normativo in Testi Unici o Codici delle disposizioni statali e regionali vigenti nonché attraverso la tipizzazione del contratto di logistica integrata.

6. Abolizione Imposta Provinciale di Trascrizione

- Eliminare, modificando l'art. 56, comma 6, del D.Lgs. n. 446/1997, l'Imposta Provinciale di Trascrizione dovuta per la cessione dei veicoli usati tra imprese di autotrasporto che appartengono ad un medesimo gruppo societario. Ciò garantirebbe flessibilità nell'utilizzo del

parco circolante tra aziende infragruppo e nell'organizzazione aziendale, favorendo processi di aggregazione in un settore molto frammentato come quello dell'autotrasporto. Si ricorda che l'attuale normativa già prevede l'esclusione dal pagamento dell'IPT per le cessioni di mezzi di trasporto usati non si applica alle imprese di autotrasporto merci.

7. Risolvere dicotomia Autorità di Regolazione dei Trasporti e Albo Autotrasporto

- Chiarire le competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (vista l'assenza di materia da regolare nel settore completamente liberalizzato e popolato da imprese private) e Albo dell'autotrasporto anche in termini di contributi da versare. Occorre infatti rivitalizzare e valorizzare il ruolo dell'Albo delle imprese di autotrasporti per conto terzi operando una razionalizzazione del sistema nazionale degli autotrasportatori/Registro elettronico nazionale delle imprese (REN). Ampliarne le competenze con cancellazione delle imprese che non sono in regola con la normativa fiscale e previdenziale e potenziare l'Albo come vero e proprio regolatore del mercato, con il compito di vigilare e adottare iniziative a tutela degli operatori corretti. L'Albo deve svolgere la funzione di strumento di garanzia e regolarità con riferimento ai requisiti europei per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose, il controllo della cui sussistenza a oggi è ripartito tra l'Albo stesso e il REN. Molte associazioni auspicano una organica riforma dell'Albo, ritenendo ormai matura una revisione, mediante un testo unico normativo, della ormai datata legge 6 giugno 1974, numero 298 (Istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori cose conto terzi). È stata sottolineata la necessità di una revisione profonda della normativa di settore dell'autotrasporto (legge 298/1974) con una ancor più netta distinzione del trasporto per conto terzi dal trasporto per conto proprio. Si è prospettato tuttavia che chi è autorizzato al conto terzi deve poter eseguire anche trasporti conto proprio.

8. Dematerializzazione dei processi istruttori

- Attivare la possibilità di svolgere transazioni e conciliazioni sindacali in remoto (videoconferenze) mettendo a punto una procedura che consenta il deposito presso la Direzione Provinciale del Lavoro e successivamente presso la cancelleria del Tribunale delle conciliazioni medesime, superando i problemi giuridici legati alla forma dell'atto che contempla la sottoscrizione fisica dello stesso. Consentire la firma digitale come prova di consegna anche in caso di cause.

9. Digitalizzazione notifica multe ed Atti Giudiziari a mezzo posta

- Nel contesto della normativa sulla formazione e l'abilitazione degli addetti al servizio di notificazione a mezzo posta di atti giudiziari e comunicazioni connesse (Legge 890/1982) e di violazione del Codice della Strada (art. 201 del D.Lgs 30 aprile 1992, n 285) e con specifico riferimento a quanto disposto dall' art 9 allegato A della Delibera 77/18/CONS del 20/02/18 Agcom e dalle Linee Guida del Ministero di Giustizia (testo aggiornato del 5/2/2020), si chiede di adottare procedure digitali e telematiche per lo svolgimento di tutte le fasi di formazione e abilitazione con prove d'esame degli addetti, per entrambe le tipologie di Licenza Speciale (tipo A per Atti Giudiziari e Contravvenzioni e tipo B solo per contravvenzioni).

10. Verifiche e controlli su strada

- Attivare sistemi di controllo per operatori logistici stranieri che circolano sulle strade italiane attraverso: obbligo registrazione a portale della polizia di stato; registrazione info su azienda, numero IVA/VAT, targhe mezzi, assicurazioni, e dati autisti con l'obiettivo di semplificare i controlli su strada e allo stesso tempo aumentare sicurezza (controllo revisioni) e impatto ambientale (classe emissioni mezzo). Occorre intensificare i controlli verificando (dalla targa)

che il veicolo straniero sia stato adeguatamente revisionato e sia in regola sotto ogni aspetto. È necessario superare l'attuale duplicazione dei controlli su strada, con riferimento agli stessi fattori, a distanza di brevi periodi. Si potrebbe ipotizzare allo scopo l'istituzione di un "bollino blu", anche elettronico, che attesti quali controlli siano già stati fatti in tempi recenti. Con specifico riferimento ai controlli su strada del benessere animale, si prospetta che venga prevista ex lege la necessaria e sola applicazione dell'istituto della diffida nei casi di contestazione di infrazioni di carattere solo formale e che sono contestate per la prima volta all'impresa.

11. Promozione del retrofitting elettrico dei veicoli commerciali

- L'ostacolo maggiore nel retrofit elettrico di un veicolo termico, è la richiesta da parte della motorizzazione del nulla osta del costruttore. Il costruttore del veicolo deve autorizzare la trasformazione da motore termico a elettrico. Un permesso che il costruttore generalmente non concede e i pochi che in Italia fanno retrofit elettrico sono costretti a rivolgersi all'estero (Germania) con tempi lunghi e costi molto alti. Sono risorse che invece potrebbero rimanere nel nostro Paese offrendo un futuro a tante officine che nei prossimi anni si potrebbero organizzare per offrire anche questo tipo di servizio ai loro clienti. Al posto del nulla osta del costruttore dovrebbe bastare la certificazione di un ufficio preposto e qualificato a cui il costruttore del kit retrofit (oppure l'officina autorizzata) sottopone il progetto per approvazione a cui seguirà l'aggiornamento del libretto di circolazione. Nessuna limitazione di modifica di voltaggio, dunque poter lavorare ad alto voltaggio con le dovute certificazioni. Tramite le varie organizzazioni di categoria andranno organizzati corsi per preparare i tecnici delle officine a fare gli interventi con componenti ad alto voltaggio (batterie, cablaggi, inverter, etc.) creando un volano economico per questa filiera.

12. Competenza del Giudice di Pace nelle controversie sul CdS delle imprese di autotrasporto

- 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».

13. Dematerializzazione dei documenti

- Sulla dematerializzazione dei documenti è urgente la necessità di procedere a dematerializzare tutti i documenti possibili. Del resto, l'applicazione del principio "full digital" è stata definita di cardinale importanza dalla stessa Agenzia delle Dogane: consente una piena tracciabilità dei flussi delle merci, attraverso l'utilizzazione di documenti di identificazione più moderni di quelli attuali. Ciò porterebbe effetti positivi sotto molteplici aspetti (ad esempio rapidità nella emissione delle fatture), non ultimo quello dei controlli. Dematerializzazione della bolla interchange nei terminal (cioè la bolla Proof of delivery cioè l'esito che cambia stato ad una spedizione unitizzata). Dematerializzarla (eliminare firma in contraddittorio tra TO e driver) significa inviarla simultaneamente a una pletera di soggetti appartenenti alla filiera intermodale.

14. Semplificazione Codice Contratti Pubblici

- Si registra il forte impatto dell'applicazione della disciplina contenuta nel Codice dei Contratti Pubblici nel settore dell'autotrasporto, specie in relazione all'articolo 43 (Appalti che coinvolgono amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori di stati membri diversi) in

quanto correlato a una dilatazione dei tempi nella redazione delle White List, la cui valenza è limitata all'anno.

15. Limitazione dei divieti di circolazione ai casi di effettiva necessità

- E' necessario individuare soluzioni sostenibili che rendano maggiormente disponibile al traffico commerciale la rete autostradale anche nei giorni festivi o comunque precluse al traffico dei mezzi pesanti nelle fasce orarie in cui si è dimostrato, sulla base di dati oggettivi, che non si pongono problemi di congestione; rendere altresì disponibile quella parte della rete secondaria che si ponga come integrativa della rete ordinaria, che risulti funzionale ad esigenze oggettive dell'apparato industriale e commerciale, sempre nelle fasce orarie in cui si è dimostrato che non si pongono problemi di congestione. Ciò al fine di creare i necessari corridoi funzionali a garanzia della continuità operativa delle attività industriali commerciali, oltre che portuali aeroportuali e interportuali. In generale, andrebbe introdotto un limite massimo di ore consecutive di operatività del divieto di circolazione.

16. Tempi di guida e di riposo

- Da parte di più associazioni è stata enfatizzata la necessità di razionalizzare e adattare alla realtà italiana, introducendo gli opportuni elementi di flessibilità, la disciplina dei tempi di guida e di riposo che, applicata in maniera meccanicistica, comporta gravi conseguenze anche di carattere sociale, costituendo la stessa ad esempio una delle cause della difficoltà del reperimento di autisti nazionali.

17. Tempi di attesa al carico/scarico

- È auspicata l'intensificazione della tutela per i vettori stradali in relazione ai tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico delle merci, adottando strumenti di incentivazione per le imprese emittenti destinatarie al fine di rendere comunque dette operazioni più efficienti. È opportuno l'ampliamento della utilizzabilità dello strumento della compensazione dei crediti IVA. Tra le istanze di carattere più puntuale merita di essere segnalata quella della previsione dell'introduzione, in relazione ai ricorsi contro violazioni del Codice della Strada, della competenza del Giudice di Pace del luogo ove l'impresa di autotrasporto ha sede, anziché quella del Giudice di Pace del luogo ove è avvenuta la violazione.

18. Iniziative antidumping

- È richiesto di combattere incisivamente i fenomeni di dumping (autotrasportatori in conto proprio che esercitano abusivamente attività in conto terzi) sia da parte di vettori esteri sia da parte di vettori nazionali dando immediata attuazione ad alcuni importanti principi contenuti nella Road Alliance.

19. Tempi di pagamento

- Occorre rendere efficace la normativa sui tempi di pagamento a beneficio di tutti gli operatori della filiera. L'impresa di autotrasporto che esegue la prestazione, in caso di inadempimento, ha diritto di agire, per il recupero del credito maturato, sia nei confronti del committente sia nei confronti del destinatario delle merci trasportate. L'azione in questione non dovrebbe essere sottoposta a particolari condizioni di esercizio ma, semplicemente, per la sua attuazione dovrebbe essere sufficiente il mancato pagamento nei confronti del vettore. L'introduzione di una simile azione di recupero del credito del vettore completerebbe la misura già prevista dall'art. 7 ter D.lgs 286/2005 (azione diretta), garantendo una più ampia e solida garanzia di pagamento, permettendo non soltanto di preservare l'impresa di autotrasporto e i suoi lavoratori, ma anche di evitare che un rischio troppo elevato di



inadempimento generi tensioni forti sui prezzi finali. Si potrebbe pertanto procedere con la modifica del D.lgs 286/2005 ed adattamento dell'art. 7 ter.

20. Trasporti eccezionali

- L'esigenza di una pronunciata semplificazione del regime delle autorizzazioni è avvertita con forza da molte organizzazioni anche con riferimento al settore dei trasporti eccezionali. L'auspicio espresso è stato quello dell'identificazione di un referente unico per il rilascio delle autorizzazioni a livello nazionale, regionale o interregionale. Anche in questo caso si pone un problema di numero degli enti competenti al rilascio delle autorizzazioni, che andrebbe congruamente ridotti in favore dello sportello unico regionale, già previsto dall'articolo 14 comma 1 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada, su cui andrebbe concentrata la parte procedurale e amministrativa, ciò che contribuirebbe ad una maggiore certezza. È altresì opportuna la creazione di corridoi monitorati che garantiscano la tracciabilità dei carichi eccezionali introducendo il GPS obbligatorio per tutti i trasporti eccezionali. Oggi esiste già una piattaforma web con Anas (TEWEB) che consente il rilascio delle autorizzazioni in forma totalmente digitale. È altresì disponibile un'applicazione per smartphone che consente agli autotrasportatori di indicare l'inizio e la fine del trasporto, proprio a questi fini. A tale fine è auspicato un intervento normativo al fine di superare ostacoli connessi alla tutela della privacy.

21. Rimodulazione delle norme di locazione senza conducente

- È auspicato un intervento su Art.8 del CdS per slegare la posizione del proprietario e o del locatore, da quella del conduttore e/o utilizzatore, che attui infrazioni anche gravi, quali quelle che comportano la confisca del mezzo e che finisce con l'incidente essenzialmente sul solo proprietario locatore. Oggi infatti risulta che le sanzioni accessorie previste dal Codice della Strada vengono applicate al proprietario del mezzo anche se lo stesso è estraneo alla violazione.

22. Logistica di ultimo miglio

- Occorre un'esatta definizione dei confini tra autotrasporto e settore postale. Il pacco corrieristico deve essere fuori dal servizio universale. Viene auspicato che il peso divenga il criterio di differenziazione tra invio postale e collo trasportistico. I limiti all'accesso ai centri storici spesso non caratterizzati da omogeneità, chiarezza e univocità, generano gravi problemi alla logistica dell'ultimo miglio su cui gravano anche le criticità legate alla disponibilità di adeguati spazi (stalli). Ulteriore problematica per il settore in questione è rappresentata dalla frammentazione delle regole. È opportuno un intervento legislativo a livello nazionale che definisca un quadro preciso per gli interventi possibilmente tipizzati degli enti locali nel rispetto dell'articolo 117, c. 2 e 3 Cost.

23. Digitalizzazione controllo accessi alle infrastrutture terminal e porti

- Dal punto di vista operativo (autisti e utilizzatori) è l'accesso alle unità immobiliari confinate. In alcuni casi ogni accesso è tracciato e/o video-sorvegliato, mentre in altri ci sono specifiche unità immobiliari come ad esempio lo scalo merci. La possibilità di remotizzare i booking potrebbe essere un elemento a valore aggiunto. Lo sviluppo di altri moduli che possono sfruttare questa tecnologia è svariato e potrebbe riguardare in particolare il trasporto delle merci in regime ADR-RID (patente professionale del conducente/barrato rosa/scheda prodotto/ecc.).

PORTI

24. Urgenza sportello unico doganale

- Attivare lo “Sportello Unico Doganale e dei Controlli” in ambito portuale. I processi di comunicazione e scambio informazione nave/terminal/utenza se digitalizzati in un’unica piattaforma ridurrebbero circolazione di persone, costi, efficiente di il sistema uniformando le modalità. Anche l’autotrasporto merci ha un interesse specifico al rapido rilascio delle merci che può essere ottenuto con lo snellimento e il coordinamento delle procedure doganali e di controllo che su di esse insistono all’interno di tali terminal intermodali, che hanno un ruolo prevalente nei flussi di trasporto internazionale.

25. Digitalizzazione/semplificazione delle procedure di accesso nei nodi portuali

- Piena attuazione alla digitalizzazione delle procedure doganali in ambito terminalistico e portuale grazie all'uso di tecnologie avanzate e a semplificazioni per gli operatori. In tempo di emergenza sanitaria è diventato ancora più importante il tema di digitalizzare le procedure di accesso ai nodi portuali/interportuali al fine di limitare i contatti degli autisti con gli operatori di varco che devono verificare la documentazione (oggi molto spesso cartacea) per autorizzare poi l'accesso. Nel digitalizzare le procedure di accesso ai porti si potrebbero sviluppare soluzioni tecnologiche che permettano anche un'identificazione unica dell'autista per accedere a tutti i servizi di varco e svolgere prima dell'arrivo del mezzo al porto le operazioni necessarie per avere l'autorizzazione all'ingresso oltre che una serie di operazioni lato terminal e dogana che potrebbero essere integrate al fine di velocizzare e semplificare.

26. Razionalizzazione degli avvisi nave che i comandanti devono inviare alle varie P.A. del porto

- 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».

27. Promuovere l'adozione di “zone franche” nei porti

- Semplificazione di regole e procedure nei processi di costituzione delle ZLS e ZES con conseguente riduzione numerica delle autorizzazioni e dei permessi richiesti alle aziende (auspicabile sarebbe la revisione normativa dei principi di costituzione delle stesse) per poter investire in tali aree nonché accelerazione dei tempi previsti per l'istituzione dei Commissari Straordinari di Governo e dei relativi Uffici dei Commissari.

28. Semplificazione normativa e governance

- Semplificazione di regole e procedure e adozione di un impianto normativo chiaro, semplice e uniforme (es. regolamento concessioni portuali e piena attuazione alla riforma della



normativa sui porti) fornendo in tal senso al MIT un ruolo di cabina di regia per promuovere un nuovo modello di governance della portualità.

29. Standardizzazione concessioni

- Accelerare l'adozione del regolamento ex art.18 l 84/94: stessi criteri per tutti i porti per le concessioni e univocità di format per istanze e adempimenti burocratici utenza/ADSP

30. Sicurezza sul lavoro

- Promuovere linee guida di comparto per la sicurezza sul lavoro (anche implementando il Biosafety Trust per renderlo modello uniforme per i porti)

31. Lavori portuali

- Modernizzazione e semplificazione amministrativa nei lavori dei compendi portuali.

32. Unificazione delle visite ispettive a bordo

- L'entrata in vigore della Maritime Labour Convention 2006 ha introdotto ulteriori visite ispettive rendendo questo processo di verifica eccessivamente complesso e quindi il comparto perde competitività con gli altri Paesi europei. Al riguardo si segnala che nell'arco di 5 anni, mentre le navi straniere sono soggette a 3 visite (in forza della MLC 2006), una stessa nave di bandiera italiana deve effettuarne 15 o 16 - tre ai sensi della MLC, dieci ai sensi della Legge 1045/1939 e due o tre ai sensi del D.lgs. 271/99 - tutte per verificare sostanzialmente le stesse cose. Si propone, dunque, con uno specifico emendamento alla normativa vigente, che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal D.lgs. n. 32/2016 non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli artt. 83 e 84 della Legge 1045/1939 e all'art. 18 del D.lgs. 271/99.

DOGANE

33. Rendere l'Agazia delle Dogane sempre più vicina agli operatori logistici

- La smaterializzazione di processi e la semplificazione deve concentrarsi anche su questo organismo dello Stato, allo scopo di rendere fluida la ripresa e ridurre (se non azzerare) la necessità di operazioni "in presenza" presso i propri uffici; contribuendo con ciò anche alla diminuzione delle persone circolanti e all'efficacia dello smartworking. Adottare per il personale delle Dogane un sistema di premialità di produzione non più correlata al mero numero dei controlli effettuati, bensì ai risultati raggiunti in termini di celerità delle operazioni di sviluppo dei traffici e di soddisfazione degli utenti. Sarebbe necessario poi ampliare gli orari della presenza effettiva del personale della Dogana e degli altri servizi, collocandoli in strutture uniche e incrementare la trasparenza mediante la Individuazione e la reperibilità del funzionario responsabile. Inoltre, occorre assicurare la piena operatività della firma digitale per snellire i tempi di rilascio delle pratiche ed efficientare il sistema adottato dall' Agazia delle Dogane Automazione Integrata Dogane Accise (AIDA).

34. Snellire le Pratiche Doganali

- I tempi di espletamento restano insoddisfacenti negli sdoganamenti sottoposti a verifica (ammontano a circa il 10% del totale), perché in quei casi, per un complesso ordine di ragioni (carenza personale e altro) le tempistiche non rispondono affatto alle best practice attese ingenerando ritardi e costi per il settore logistico. Occorrerebbe definire meglio la presenza della Dogana non solo nei porti e negli interporti, anche ai fini dei fast corridor. Molti controlli potrebbero essere demandati alla dogana di destinazione con obbligo di riscontro a quella del porto. Oggi più che mai è anacronistico continuare a richiedere un confinamento o 'cinta doganale' di spazi organizzati per lo storage di unità che possono essere facilmente 'tracciate e rintracciate'. Poter sburocratizzare le procedure con cui attivare aree doganali, rivedere i prerequisiti strutturali ed incentivare i fast corridor (monomodali e plurimodali) significa poter contare sul supporto tecnico-organizzativo degli inland terminal.

35. Efficientare le pratiche USMAF

- La questione dei controlli di frontiera (sanità, fitopatologo, veterinario) è strettamente connessa al punto precedente perché l'immissione delle merci in libera pratica doganale non può prescindere dagli altri nulla osta. Ma non esiste ancora un pieno e completo coordinamento tra gli enti incaricati.

36. Armonizzazione degli orari di apertura delle P.A. partecipanti alla fase di sdoganamento

- 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'Agazia 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».

37. Attivare la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)

- La piattaforma deve immediatamente implementare il PCS (Port Community System).

38. Modifiche analisi di rischio doganale

- In costanza dell'emergenza Covid-19, fatte salve specifiche esigenze investigative per antidroga, antiterrorismo, traffico d'armi e per allerta sanitari, a tutte le merci viene riconosciuta una temporanea riduzione delle percentuali di controllo fisico in importazione e in esportazione atte a garantire la massima fluidità operativa nella fase di sdoganamento.

39. Corridoi doganali e sdoganamento a bordo

- Necessità di procedere al completamento dei corridoi doganali con sdoganamento "a destino" (fast corridor) anche quando questi non sono operativi e anche per le modalità stradale (avvalendosi del progetto "Trovatore"), accelerando le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni. Il *preclearing* in mare andrebbe reso obbligatorio per tutte le compagnie di navigazione e ulteriormente ampliato rimuovendo il vincolo dell'ultimo porto di approdo nazionale, esteso anche alle altre modalità – e in particolare alla via aerea – nonché alle merci alla rinfusa.

40. Centri di assistenza doganale (CAD)

I centri di assistenza doganale fondano la loro funzione sull'assunto che le attività a grande tasso di operatività siano a loro delegate, mentre la dogana dovrebbe concentrare i suoi controlli esclusivamente laddove sono rilevabili significativi indici di rischio. Si ritiene che occorra riprendere questa idea originaria, affidando ai CAD anche il rilascio di certificazione operativa con riferimento ad altri aspetti suscettibili di essere controllati o comunque che assumono rilevanza, riducendo i vincoli attualmente posti alla loro azione. Ciò anche in relazione ai controlli sanitari o alla presentazione di modelli rilevanti sotto i vari profili, limitatamente all'aspetto cartolare. Le amministrazioni sanitaria, veterinaria e fitopatologica potrebbero adottare tecniche di controllo a Campione, fatti salvi i casi in cui si riscontrano significativi indici di rischio. I CAD infine potrebbero assumere il compito di rendere i pre-audit per la qualificazione delle imprese, con riferimento alla legge n. 213 del 2000.

41. Sportello unico dei controlli

- L'attivazione effettiva dello sportello unico dei controlli è essenziale. A oggi permane una situazione di mancato allineamento dei vari controlli. Ciò che conta sono i tempi per la effettiva messa a disposizione dei container o della merce. Manca ancora un coordinamento efficace su vari soggetti che hanno compiti di controllo. L'attuale sportello unico si riduce al coordinamento di una visita merci: il valore aggiunto è dato dall'interoperabilità tra il collegamento informatico del Ministero della Salute (ma non delle altre amministrazioni) e il sistema informatico dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli.

42. La "clausola della nazione più favorita"

- È emersa l'esigenza di interventi normativi tesi a superare i conflitti di classificazione merceologica di varie categorie di prodotti operata dalle autorità doganali dei Paesi dell'Unione Europea. In particolare, laddove l'interessato fornisca la prova che una determinata merce è ricondotta a una certa categoria merceologica da parte di una autorità doganale di uno Stato membro, l'Agenzia delle Dogane debba consentirne l'introduzione sulla



base della medesima qualificazione, ferma restando la facoltà di attivare i necessari chiarimenti nelle sedi più opportune ove lo ritenga necessario.

43. Authorized Economic Operator (AEO)

- L'AEO deve essere ulteriormente promosso e valorizzato così come il riconoscimento delle agevolazioni collegate allo status AEO, deve avvenire da parte di tutte le Amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento e di introduzione delle merci nel territorio italiano e comunitario. La AEO potrebbe operare con riferimento a tutti i vettori e agli altri operatori interessati. Da più parti si è ribadito che il meccanismo dell'Operatore Economico Certificato potrebbe essere esteso ad altri ambiti, oltre a quello doganale, ad esempio quello fitosanitario, e si è pure sottolineato come ciò potrebbe avvenire senza costi aggiuntivi.

MERCI PERICOLOSE

44. Procedure stoccaggio nei terminali

- Snellimento delle procedure per il deposito/stoccaggio delle merci pericolose, soprattutto nel caso critico dei rifiuti in ambito intermodale, ad esempio all'interno delle unità di carico in sosta presso i terminal ferroviari o marittimi e/o delle aree attrezzate. Trattandosi di attività strumentale e funzionale al trasporto deve essere distinta da altre attività (stoccaggio rifiuti) soggette ad autorizzazioni di tipo e natura completamente differenti. È necessaria una semplificazione del regime dello stoccaggio delle merci pericolose in aree portuali o altre aree. La logica applicabile dovrebbe essere quella del trasporto (nella cui esecuzione si inseriscono) e non quella della disciplina dell'attività di deposito e conservazione dei beni in questione.

45. Regolazione soste tecniche

- Disciplina delle soste tecniche in ambito terminalistico delle merci pericolose a seguito dell'abrogazione del Decreto ministeriale 24.04.2014 (art. 2).

46. Tracciabilità delle merci

- Le criticità segnalate fanno riferimento alla debolezza del sistema di tracciabilità fondato essenzialmente sulla targa del veicolo, soprattutto nel trasporto intermodale. Qui occorre un cambiamento radicale che individui nella unità di trasporto intermodale impiegata (Cargo transport unit) l'oggetto del tracciamento che li renda sempre visibili anche quando non sono a bordo di un veicolo.



FERROVIA

47. Lettera di vettura cargo ferroviario

- È indispensabile per aumentare l'efficienza del sistema standardizzare un template comune fra le diverse imprese ferroviarie attraverso un semplice tracciato record anche con Excel.

48. Ottimizzare i processi di gestione nei terminal del cargo ferroviario

- È indispensabile ottimizzare tutti quei controlli che prevedono un'attività di verifica e perizia (ispezione sensoriale e/o tecnica) eseguiti dagli addetti di terminal, sul materiale rotabile e/o trasportato, o dal preparatore treno (prova freno/rodiggio/aggancio twist-lock/ralla/sagoma/ecc.).

49. Semplificazione delle procedure previste dal codice degli appalti

- È indispensabile introdurre per gli investimenti nei terminal ferroviari una semplificazione delle procedure del codice degli appalti in ragione dei progetti di investimento tesi a migliorare i servizi e la capacità dei terminal innalzando la quota minima per appalti con procedura ristretta da 150.000€ a 500.000€.

LEGGE DELEGA

50. Delega per il riordino dell'attività di regolazione nel Settore trasporti e logistica

- Il Governo è delegato ad adottare, entro sei 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 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.

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 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 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.

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.