



confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

VERSO IL DL SEMPLIFICAZIONI

*Le proposte di Confetra per la logistica
ed il trasporto merci*

5 giugno 2020

PREMESSA

Per gli operatori della filiera logistica delle merci il tema della riduzione degli oneri amministrativi è cruciale.

E' stato calcolato che il peso della burocrazia pesi sul settore per oltre 30 miliardi di euro all'anno. In questa fase di auspicata ripresa, in pieno devastante impatto sull'economia dell'emergenza Covid-19, diventa non più procrastinabile intraprendere passi coraggiosi di semplificazione a tutto campo.

Confetra sollecita innanzitutto l'avvio dello **Sportello Unico Doganale e dei Controlli**. E' stato istituito nel 2016 nell'ambito della riforma portuale (D.Lgvo n.169) e ad oggi, nonostante tutti i provvedimenti attuativi risultino elaborati, è fermo presso il DAGL. La fase di sdoganamento in Italia vede – a seconda dei prodotti interessati – il coinvolgimento di 18 diverse Amministrazioni per complessivi 68 procedimenti tra prodromici e contestuali. Gli operatori sono costretti a duplicare la presentazione dei documenti, con dispendio di tempo, denaro, risorse umane: il sistema Paese non può più permetterselo. Il rischio è l'emarginazione della nostra Penisola dai flussi di arrivo e partenza delle merci, dal momento che solo gli scali più competitivi a livello di Unione Europea saranno in grado di intercettare quei traffici, soprattutto in questa fase di drammatica contrazione economica e dei volumi.

Confetra sollecita altresì l'applicazione a tutte le modalità di trasporto dello **"sdoganamento in viaggio"**. Oggi l'Agenzia Dogane Monopoli consente lo *"sdoganamento in mare"*, ma occorre estendere questa procedura anche alle importazioni che arrivano via aereo e via terra, con l'implementazione di un sistema *"full digital"* coerentemente con i principi del Codice Dogale Unionale. Lo *"sdoganamento in viaggio"* in stretta sinergia con il SUDOCO consentirebbe una migliore gestione del momento doganale lato amministrazione e lato operatori: procedure più efficienti, tempi più celeri, aumento della percezione di affidabilità degli operatori, crescita qualità servizi alla merce e ai traffici. Soprattutto per la modalità aerea costituirebbe una semplificazione efficace per la ripresa del settore dopo l'impatto devastante dell'emergenza Covid-19.

Confetra ritiene anche che la Semplificazione passi per la **cessione a soggetti abilitati di procedimenti oggi svolti in esclusiva dall'Agenzia Dogane e Monopoli**. Ci riferiamo in particolare alle attività istruttorie per il rilascio di autorizzazioni e di regimi doganali che potrebbero essere svolte dai Centri di Assistenza Doganale autorizzati ai sensi della Legge n.213/2000 equiparandole a quelle svolte dall'Agenzia al fine di ridurre i

carichi di lavoro in capo ai funzionari pubblici accelerando le tempistiche dei procedimenti stessi. Questa istanza è stata già condivisa dal Cnel (v. punto 1.5 Quaderno CNEL "Proposte sulla semplificazione e la competitività della logistica italiana" del settembre 2019).

Una lacuna normativa, inoltre, nell'ambito dei servizi logistici integrati è data dalla mancanza di un contratto tipizzato di logistica, riconosciuto ad oggi solo a livello giurisprudenziale. Questo determina incertezza nei rapporti contrattuali, in particolare riguardo alla disciplina della responsabilità contrattuale, e rende meno fluidi i rapporti stessi con rischio elevato di contenziosi. L'esigenza di pervenire ad un contratto di logistica normato nel Codice Civile è una richiesta condivisa da tutte le associazioni presenti nel Cnel (v. punto 5.1 Quaderno CNEL "Proposte sulla semplificazione e la competitività della logistica italiana" del settembre 2019).

Nel presente documento sono raccolte proposte di semplificazione che non hanno, nella maggior parte, un impatto finanziario a carico dello Stato, e per contro producono rilevanti benefici economici sugli operatori e sulla fluidità dell'intero ciclo operativo delle merci.

Si ritiene che le proposte sotto descritte, alcune delle quali **approvate in seno all'Assemblea Generale del CNEL** e già incardinate presso le Commissioni Parlamentari referenti dallo scorso gennaio, possano essere accolte nell'emanando provvedimento, evitando così anche il rischio di un suo eccessivo appiattimento sulla materia degli appalti pubblici. Quest'ultima, comunque certamente rilevante per gli operatori della filiera logistica per i quali l'ottimizzazione delle infrastrutture materiali e immateriali resta una condizione base di produttività e competitività. A questo fine Confetra confida che le modifiche al **Codice degli Appalti** che verranno introdotte consentiranno tempistiche e procedure certe di realizzazione delle opere.

1. IVA ALL'IMPORTAZIONE

PROPOSTA NORMATIVA

All'articolo 70 del Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n.633:

- al comma 1 le parole "e riscossa" sono soppresse;
- il comma 5 è sostituito dal seguente:
"l'imposta accertata e liquidata nella dichiarazione doganale è assolta dall'importatore a norma delle disposizioni di cui al titolo II; a tal fine il documento doganale deve essere annotato, con riferimento al mese di rilascio del documento stesso, nei registri di cui agli artt.23 o 24 nonché, agli effetti della detrazione, nel registro di cui all'art.25."

ILLUSTRAZIONE

In Italia l'Iva sui beni importati viene riscossa presso gli uffici doganali.

Il versamento avviene generalmente mediante l'istituto del pagamento periodico e differito dei diritti doganali (dazi e Iva) che prevede due scadenze di versamento, l'8 e il 23 di ciascun mese con riferimento alle importazioni avvenute rispettivamente nella prima e nella seconda quindicina del mese precedente.

Ad esempio, se il 7 gennaio vengono importati beni con Iva pari a 1.000 euro, quell'importo sarà versato in dogana l'8 di febbraio; se la stessa importazione avviene il 24 gennaio il versamento avverrà il 23 febbraio.

Quella stessa Iva viene portata in detrazione e quindi viene scomputata dai versamenti periodici Iva che si effettuano col modello F24. Nell'esempio già fatto l'Iva versata in dogana l'8 o il 23 febbraio viene recuperata col versamento periodico del 16 febbraio, pertanto in un caso con uno scarto a favore dell'Erario e nell'altro con uno scarto a favore dell'operatore.

In definitiva dunque il versamento dell'Iva in dogana – che nel 2018 ha quotato 14,2 milioni di euro (anno 2018, fonte Libro Blu ADM) – non produce nessun vantaggio finanziario per lo Stato, ma si risolve solo come un appesantimento burocratico ingiustificato.

La normativa Iva è disciplinata a livello comunitario e per l'Iva all'importazione prevede che gli Stati Membri possano liberamente decidere di riscuoterla presso gli uffici doganali o direttamente all'interno (art.211 Direttiva n.112/2006). La differenza vera emerge nel momento in cui l'operatore che ha anticipato l'Iva in dogana va a credito (non avendo sufficiente Iva all'interno da compensare). A quel punto certamente lo Stato che ha incassato cash Iva in dogana ha un vantaggio, ma si tratta di un vantaggio ingiusto dal momento che dovrebbe restituirla immediatamente all'operatore e non trattenerla per tempi imponderabili come avviene in Italia.

Altri Stati che non incassano l'Iva in dogana ne fanno motivo di marketing istituzionale, invitando gli operatori logistici a sdoganare presso di loro e citano l'Italia come esempio negativo per le lungaggini di recupero dell'Iva versata in dogana (v. per tutti ufficio ICE di Amsterdam).

Sopprimere la riscossione in dogana dell'Iva all'importazione costituirebbe una semplificazione di grossa portata, degna di una reale azione di rilancio del nostro Paese dopo il devastante impatto sull'economia comportato dal Covid-19.

2. LIBERTÀ CONTRATTUALE NEI SETTORI LIBERALIZZATI

PROPOSTA NORMATIVA

Ai fini del rilascio di autorizzazioni, di concessioni, di licenze o comunque di certificazioni di idoneità ad operare in ambito ferroviario, portuale, aeroportuale o postale, la finalità di armonizzare i trattamenti economici e normativi dei dipendenti delle imprese per evitare distorsioni della concorrenza è soddisfatta con l'applicazione da parte delle stesse imprese di contratti collettivi nazionali stipulati da associazioni di categoria e organizzazioni sindacali dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

ILLUSTRAZIONE

E' opportuno inserire nel nostro ordinamento una norma a garanzia dell'effettività del principio di libertà sindacale di cui all'articolo 39 della Costituzione.

Quel principio infatti è stato più volte messo in discussione - in particolare nel settore postale, ferroviario - da interventi normativi volti ad affermare la legittimità dei cosiddetti "contratti unici di riferimento" (art.1, comma 14 del D.LGVO n.58/2011 e art.8, comma 3 bis della legge n.148/2011 successivamente soppresso) e, nel settore aeroportuale, da interpretazioni restrittive volte ad imporre l'applicazione CCNL Assaeroporti (regolamento Enac del 23.3.2011 sulla "Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra", nonché lo stesso D.L. n.34/2020 attualmente in sede di conversione all'articolo 203).

Contro l'illiberalità dei contratti unici hanno ripetutamente preso posizione sia l'Autorità Antitrust (audizione alla Camera del 26.10.2011 e segnalazioni nn.869 del 14.9.2011, 441 del 15.1.2008 e 424 del 26.10.2007) che la magistratura amministrativa (sentenze TAR Lazio nn.1295 del 9.2.2012 e 982 del 30.1.2012, sentenza TAR Lombardia n.1329 del 7.5.2008 e sentenze del Consiglio di Stato nn.3450, 3302, 3821 e 3301 del 2006).

3. SOPPRESSIONE DEL SERVIZIO DI RISCONTRO DELLA GUARDIA DI FINANZA

PROPOSTA NORMATIVA

L'articolo 21 del DPR 23 gennaio 1973, n.43, è soppresso.

ILLUSTRAZIONE

Il nostro ordinamento prevede l'anacronistico "servizio di riscontro" della Guardia di Finanza, consistente nel controllo da parte dei finanzieri a tutti i varchi portuali e aeroportuali di tutti i mezzi di trasporto. Il controllo avviene sui documenti rilasciati dagli uffici doganali. Quindi il "riscontro" è il controllo di chi ha già controllato, un unicum del nostro Paese, un appesantimento burocratico inutile (sarebbe interessante a questo fine una statistica sui rilievi e su quale sarebbe il vantaggio per l'Era-rio di quegli eventuali rilievi).

La Guardia di Finanza ha ben altri importanti compiti da svolgere che sono di reale interesse per lo Stato che non svolgere il riscontro sull'operato degli uffici doganali. L'attuale fase in cui il nostro Paese ha bisogno di ripartire dopo il devastante impatto economico del Covid-19 è certamente l'occasione idonea per sopprimere questo anacronistico controllo.

4. ARMONIZZAZIONE DEGLI ORARI DI APERTURA DELLE P.A. PARTECIPANTI ALLA FASE DI SDOGANAMENTO

Proposta di Legge d'iniziativa Cnel presentata in Parlamento

PROPOSTA NORMATIVA

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».

ILLUSTRAZIONE

La fase di sdoganamento necessita del massimo coordinamento delle Amministrazioni che svolgono le diverse procedure. Ferma restando la necessità dell'avvio dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, è anche indispensabile che l'orario degli uffici delle varie P.A. sia coordinato. In particolare occorre armonizzare le disposizioni sull'apertura e chiusura dei servizi in base alla disciplina sull'attività dell'Agenzia Dogane e Monopoli prevista dal D.Lgvo n.374/90. Si tratta di una semplificazione di grande rilevanza, tenuto conto che attualmente la mancanza di armonizzazione degli orari è una delle cause principali dei ritardi nella fase di sdoganamento.

5. DELEGA PER IL RIORDINO DELL'ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE NEL SETTORE TRASPORTI E LOGISTICA

Proposta di Legge d'iniziativa Cnel presentata in Parlamento

PROPOSTA NORMATIVA

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 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 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.

PROPOSTA NORMATIVA

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.

ILLUSTRAZIONE

Attualmente per il settore della logistica ci sono numerosi enti preposti alla regolamentazione, enti che si sono aggiunti nel tempo senza che ci sia stata una individuazione dei compiti e degli ambiti di competenza coordinata. La proposta di legge delega per il riordino serve a rivedere tutta la materia della regolazione con una visione d'insieme che abbia come criteri principali la semplificazione e la certezza delle regole per gli utenti.

6. AGGIORNAMENTO DELLE DISPOSIZIONI DEL CODICE CIVILE CONCERNENTI L'ATTIVITÀ DI SPEDIZIONE MERCI

Proposta di Legge approvata dall'Assemblea Cnel a gennaio 2020

PROPOSTA NORMATIVA

Al Regio Decreto 16 marzo 1942, n.262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III sono apportate le seguenti modifiche.

L'articolo 1737 è così sostituito:

Art.1737 (Nozione)

Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto, con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie.

L'articolo 1738 è così sostituito:

Art. 1738 (Revoca)

Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.

L'articolo 1739 è così sostituito:

Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere)

Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salvo espressa richiesta del mandante.

L'articolo 1740 è così sostituito:

Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere)

Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.

Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti terze ed il mandante.

Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del trasporto.

L'articolo 1741 è così sostituito:

Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità)

PROPOSTA NORMATIVA

Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del trasporto - in tutto o in parte - viene definito spedizioniere vettore ed ha gli obblighi e i diritti del vettore.

Qualora lo Spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'avente diritto, per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e giacenza tecnica, il risarcimento dovuto non potrà essere superiore a quanto indicato dall'art. 1696.

L'articolo 1696 è così sostituito:

Art. 1696 (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)

Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.

Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa, e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non potrà in ogni caso essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a tre euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

La previsione di cui ai commi precedenti non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avarìa della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

L'articolo 2761 è così sostituito:

Art. 2761 (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)

I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

PROPOSTA NORMATIVA

I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.

I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.

Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.

Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'art. 2752.

ILLUSTRAZIONE

L'attività delle imprese di spedizione è regolata da alcune norme del Codice Civile che non sono mai state modificate da quando è entrato in vigore.

La proposta normativa intende svecchiare quelle disposizioni adeguandole alle prassi moderne di un'attività che opera oramai a livello mondo, al fine di semplificare i rapporti tra i vari utenti.

7. SANZIONI IN DOGANA

PROPOSTA NORMATIVA

All'articolo 303 del DPR 23 gennaio 1973, n.43

- il primo periodo del comma 3 è così sostituito:
3. Se i diritti di confine complessivamente dovuti secondo l'accertamento sul valore sono maggiori di quelli calcolati in base alla dichiarazione e la differenza dei diritti supera il cinque per cento, la sanzione amministrativa, qualora il fatto non costituisca più grave reato, è applicata come segue:"
- è aggiunto il seguente comma:
"4. Tuttavia, se tale differenza dipende da errori di calcolo, di conversione della valuta estera o di trascrizione commessi in buona fede nella compilazione della dichiarazione ovvero è dovuta ad inesatta indicazione del valore sempreché il dichiarante abbia fornito tutti gli elementi necessari per l'accertamento del valore stesso, si applica, la sanzione amministrativa non minore del decimo e non maggiore dell'intero ammontare della differenza."

ILLUSTRAZIONE

Il regime sanzionatorio per le violazioni in materia doganale è disciplinato dall'articolo 303 del TULD ed è molto rigido e penalizzante.

L'incidenza della sanzione sull'importo della violazione arriva fino al 750% e la stessa Corte di Giustizia Europea ha posto in risalto come il nostro sistema sanzionatorio doganale sia in contrasto con i principi comunitari in materia (v. Sentenza n.1377/2013).

Infatti in base al Codice Doganale Unionale le sanzioni devono essere proporzionali, oltrechè effettive e dissuasive.

La semplificazione del regime sanzionatorio doganale avrebbe dunque il duplice scopo di riportare equità nell'applicazione delle sanzioni e di non penalizzare più gli operatori nazionali rispetto ai competitors europei.

In particolare si ritiene di introdurre una esimente quando gli errori commessi siano palesemente di natura formale, nonché di prevedere espressamente che le sanzioni sono applicabili quando sono riscontrate differenze sul valore dei prodotti sdoganati che incidono sull'importo dei diritti doganali dovuti, e non anche sulle differenze di qualità e quantità dei prodotti stessi.

8. CARTA DEI SERVIZI SETTORE MERCI

PROPOSTA NORMATIVA

Entro 120 giorni dall'entrata in vigore del presente articolo, l'ENAC, di concerto con le principali associazioni del trasporto aereo merci, aggiorna la carta dei servizi dei gestori aeroportuali settore merci al fine di renderla maggiormente idonea alla misurazione dei servizi forniti e della qualità degli stessi. La carta dovrà prevedere azioni correttive nel caso di mancato raggiungimento degli obiettivi prefissati.

ILLUSTRAZIONE

Nell'ambito dei servizi pubblici di trasporto, la Carta della Mobilità (DPCM 30.12.1998) prevede che i fornitori dei servizi redigano una Carta dei Servizi che garantisca determinati livelli di qualità.

Sulla base di quella normativa l'Enac ha redatto lo schema della Carta dei Servizi dei gestori aeroportuali come strumento di miglioramento progressivo della qualità dei servizi forniti e di informazione trasparente nei confronti dell'utenza sui livelli di qualità e sulla verifica del rispetto degli stessi.

Quella Carta viene adottata a livello volontaristico; in particolare ad oggi per i servizi del settore merci solo lo scalo di Malpensa ne è provvisto.

A seguito dell'impatto devastante che l'emergenza Covid-19 ha causato sul settore aereo, è necessario che la ripartenza sia caratterizzata da servizi che mantengano alti livelli di qualità, al fine di consentire agli operatori di avere le migliori chances per competere a livello internazionale.

La proposta normativa è finalizzata ad un rapido aggiornamento della Carta dei Servizi per il settore merci, elaborata da Enac nel 2014 (Circ Gen - 06 del 31.10.2014), affinché la misurazione del livello dei servizi diventi effettiva e si introducano azioni per un miglioramento degli stessi.

9. LABORATORI DI ANALISI ACCREDITATI

PROPOSTA NORMATIVA

Ai fini dello sdoganamento, i controlli sui campioni di merce prescritti dalla competente autorità sanitaria possono essere svolti anche da laboratori privati accreditati conformemente alle norme europee EN ISO/IEC 17025 e EN ISO/CEI 17011.

ILLUSTRAZIONE

In fase di sdoganamento, la normativa sanitaria prevede che possano essere svolti controlli su campioni di merce. Ciò avviene soprattutto per prodotti destinati all'alimentazione. Per questa tipologia di prodotti, molto spesso altamente deperibili, è necessario che i controlli avvengano con tempistiche brevi.

Viceversa in Italia i tempi sono lunghissimi perché la rete di laboratori che svolgono controlli sanitari è carente: i campioni viaggiano da una Regione all'altra per poter essere analizzati, con aggravii non solo di tempo, ma anche di oneri finanziari per gli operatori e a scredito del sistema Paese in termini di efficienza e di efficacia della Pubblica Amministrazione.

I laboratori autorizzati alle analisi sono solo quelli pubblici regionali. Si tratta di una scelta che non è dettata da alcun vincolo comunitario. Infatti il Regolamento Comunitario 882/2004 all'articolo 12 stabilisce che le Autorità competenti designano i laboratori che "operano, sono valutati e accreditati conformemente alle norme europee EN ISO/IEC 17025, EN 45002, EN 45003", indipendentemente dalla natura pubblica o privata. La stessa Legge n.283/1962 inoltre prevede all'articolo 1 che le analisi possono essere compiute, oltreché dai laboratori provinciali di igiene e profilassi, "da altri laboratori all'uopo autorizzati".

Ciò stante, si chiede di ampliare la rete dei laboratori autorizzati inserendo quelli privati aventi i requisiti di cui al citato Regolamento 882/2004, in modo da garantire la presenza dei laboratori funzionanti in ogni Regione. Si tenga presente che i controlli in questione, ad esempio le analisi sulle aflatossine, sono normalmente svolti a costi contenuti da qualsiasi laboratorio privato accreditato.

10. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

PROPOSTA NORMATIVA

Alla realizzazione, con risorse proprie per concessione delle Autorità di Sistema Portuale da parte di soggetti privati, di opere attinenti le attività marittime e portuali nonché quelle di realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo, sono escluse da/l'applicazione dei disposti di cui al D.Lgvo 18.4.2016, n.50, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, trasparenza, tutela de/l'ambiente ed efficienza energetica.

ILLUSTRAZIONE

In base alle attuali disposizioni sui contratti pubblici, gli interventi infrastrutturali che le Autorità di Sistema Portuale intraprendono sono soggetti alla normativa generale del Codice degli Appalti (D.Lgvo n.50/2016). Si ritiene che quando le opere sono svolte dai concessionari con proprie risorse, dovrebbe essere esplicitamente esclusa l'applicazione della normativa suddetta che comporta tutta una serie di vincoli burocratici spesso insormontabili, impedendo spesso il completamento nei tempi ragionevoli dell'infrastruttura.

11. COMPETENZA DEL GIUDICE DI PACE NELLE CONTROVERSIE SUL CDS DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO

Proposta di Legge d'iniziativa Cnel presentata in Parlamento

PROPOSTA NORMATIVA

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».

ILLUSTRAZIONE

Oggi per le imprese di autotrasporto l'opposizione al verbale di accertamento di violazioni al Codice della Strada davanti al Giudice di Pace è compromessa dal fatto che deve avvenire in base al luogo in cui è stata commessa la violazione, spesso in regioni molto lontane dal luogo in cui l'impresa risiede.

Coerentemente con il principio di semplificazione dei procedimenti civili di cognizione, la proposta normativa stabilisce pertanto che, nei casi di cui trattasi, il Giudice di Pace competente è quello del luogo in cui l'impresa ha la residenza.

12. SEMPLIFICAZIONI PER LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO DI MINORE DIMENSIONE

PROPOSTA NORMATIVA

Le imprese di trasporto di merci su strada che intendono esercitare la professione solo con veicoli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, per accedere al mercato del trasporto di merci per conto di terzi, devono essere in possesso dei requisiti per l'accesso alla professione e iscritte all'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, e sono tenute a dimostrare di aver acquisito, per cessione di azienda, altra impresa di autotrasporto, o l'intero parco veicolare, purchè composto di veicoli di categoria non inferiore a Euro 5, da altra impresa che cessa l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi, oppure di aver acquisito e immatricolato almeno un veicolo adibito al trasporto di cose di categoria non inferiore a Euro 5.

ILLUSTRAZIONE

A livello comunitario non esistono regole che disciplinano l'accesso al mercato delle imprese di autotrasporto di merci in conto di terzi. Un'impresa di uno Stato membro dell'Unione Europea per poter esercitare liberamente la propria attività deve rispettare solo le regole dell'accesso alla professione così come previste dai Regolamenti Comunitari n. 1071 e 1072 del 2009 e così come recepite nei singoli Stati.

Diversamente in Italia un'impresa di autotrasporto di merci in conto di terzi oltre a dover osservare le regole per l'accesso alla professione deve rispettare anche quelle sull'accesso al mercato.

Pertanto le modifiche normative proposte sono tese a cercare di diminuire il divario competitivo con gli altri Stati, nell'ottica di semplificare le regole sull'accesso al mercato nel settore dell'autotrasporto.

La concorrenza con gli altri Stati, soprattutto quelli neo comunitari, uno scenario economico sempre più globale, il protrarsi della situazione economica non favorevole per le imprese del settore inducono ad adottare tali modifiche con carattere di urgenza

13. RAZIONALIZZAZIONE DEGLI AVVISI NAVE CHE I COMANDANTI DEVONO INVIARE ALLE VARIE P.A. DEL PORTO

Proposta di Legge d'iniziativa Cnel presentata in Parlamento

PROPOSTA NORMATIVA

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.

E 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».

ILLUSTRAZIONE

E' opportuno razionalizzare le comunicazioni che il comandante della nave deve inviare all'arrivo in porto. Si tratta di una pluralità di avvisi, inviati con sistemi diversi, con duplicazione di informazioni. Nel rispetto dell'efficacia ed efficienza della funzione pubblica, nonché delle regole del Codice dell'Amministrazione Digitale, è necessario razionalizzare e innovare i procedimenti amministrativi di questa materia al fine di renderli meno gravosi e più celeri.

14. PAGAMENTO PERIODICO ONERI SANITARI

PROPOSTA NORMATIVA

1. Gli operatori in possesso dello status AEO di cui al Regolamento (UE) del 9.10.2013, n.952, possono effettuare il pagamento cumulativo degli oneri relativi al rilascio del Nulla Osta Sanitario con periodicità mensile. A tal fine per ogni operatore interessato viene istituito un conto scalare garantito da apposita cauzione.

2. Le modalità di attuazione del comma precedente sono stabilite dal Ministro della Salute sentito il Ministro dell'Economia e delle Finanze, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del presente articolo.

ILLUSTRAZIONE

Attualmente il pagamento per il rilascio del Nulla Osta Sanitario necessario per lo sdoganamento di determinati prodotti è piuttosto complesso.

Al fine di rendere la procedura più snella e ridurre l'onere amministrativo a carico degli operatori, si deve mutuare l'istituto che vige per il pagamento dei diritti doganali, consentendo un pagamento periodico e differito e un conto scalare garantito.

Naturalmente la possibilità del pagamento periodico e differito dovrebbe essere riconosciuta solo agli operatori affidabili, in particolare a quelli aventi lo status di AEO, Operatore Economico Autorizzato, previsto dal Codice Doganale Unionale.

15. OPERAZIONI ACCESSORIE ALLE SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

PROPOSTA NORMATIVA

Le voci dettagliate in fattura riferite alla medesima spedizione internazionale costituiscono prestazioni accessorie ai sensi dell'articolo 12 del DPR n.633/72.

ILLUSTRAZIONE

Le imprese di spedizione internazionale per prassi consolidata addebitano le spese di spedizione dettagliando i vari costi. La fattura risulta quindi composta da varie voci, fra cui DEM (Diritto di Esecuzione Emissione Mandato), Diritto fisso, stampati, etichette per identificativi merce, diritti doganali, ecc.

Quelle spese sono riferite ad operazioni accessorie alla spedizione in quanto non si verificherebbero qualora non si realizzasse la spedizione stessa e sono correlate all'operazione stessa.

Al fine di scongiurare il rischio di interpretazioni difformi in fase di verifica è opportuno specificare che le spese amministrative addebitate per le spedizioni internazionali hanno natura di operazione accessoria. Conseguentemente tali operazioni seguono il regime Iva dell'operazione principale.

La natura semplificatoria della proposta di normativa in esame è nel contribuire alla certezza del diritto tributario, facilitando sia l'azione degli organi deputati al controllo che gli obblighi dei contribuenti.

ALLEGATI

- Iter parlamentare delle proposte di semplificazione approvate dal CNEL,
- Delibera Assemblea CNEL 29.1.2020
- Relazione illustrativa e tecnica della proposta modifica della disciplina del contratto di spedizione/Codice Civile (CNEL)

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 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 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
afferente 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.



*Consiglio Nazionale
dell'Economia e del Lavoro*

L'ASSEMBLEA

(nella seduta 29 gennaio 2020)

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 degli organi, dell'organizzazione e delle procedure, approvato dall'Assemblea del Cnel il 17 luglio 2019, in particolare l'articolo 12, (Programma), che al comma 3 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;

RITENUTO di proseguire nelle iniziative legislative tese alla semplificazione ed al recupero di competitività di rilevanti settori produttivi nel complessivo sistema della logistica italiana ed in particolare del settore delle spedizioni;

VISTO il Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, (Codice civile) ed in particolare il Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III, (articoli da 1737 a 1741, 1696 e 2761).

VISTO l'o.d.g. dell'Assemblea del 18 dicembre 2019;

VISTO il verbale della seduta 14 gennaio 2020 dell'Ufficio di Presidenza che al punto

5 (Audizioni del gruppo di lavoro sulla logistica finalizzate alla proposta di ddl sulla riforma del contratto di spedizione) approva l'avvio di un breve ciclo di audizioni delle organizzazioni interessate al tema all'o.d.g. nonché di giuristi;

UDITI a partire dal 23 gennaio, esperti nel settore della logistica e delle spedizioni nonché nel diritto dei contratti;

UDITA la relazione del Consigliere Nereo MARCUCCI;

Sentito il Segretario generale;

TENUTO CONTO delle osservazioni emerse dalla discussione assembleare,

APPROVA

l'unito atto di iniziativa legislativa corredato dalla relazione illustrativa e tecnica, concernente "Modifiche alla disciplina del Codice civile in materia di contratto di spedizione - Regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, Libro IV, Titolo III, Capo IX, Sezione III (articoli da 1737 a 1741, e articoli 1696 e 2761)".

Il Presidente
Prof. Tiziano TREU



Depositato in Segreteria il



MODIFICHE ALLA DISCIPLINA DEL CODICE CIVILE IN MATERIA DI CONTRATTO DI SPEDIZIONE - REGIO DECRETO 16 MARZO 1942, N. 262, LIBRO IV, TITOLO III, CAPO IX, SEZIONE III (ARTICOLI DA 1737 A 1741, E ARTICOLI 1696 E 2761).

Art. 1737 (Nozione)

TESTO VIGENTE - Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie

PROPOSTA - *Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto, con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie.*

Art. 1738 (Revoca)

TESTO VIGENTE - Finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mittente può revocare l'ordine di spedizione, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.

PROPOSTA - *Ferma restando l'osservanza del disposto dell'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto col vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.*

Art. 1739 (Obblighi dello spedizioniere)

TESTO VIGENTE - Nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto della merce, lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del committente e, in mancanza, a operare secondo il migliore interesse del medesimo.

Salvo che gli sia stato diversamente ordinato e salvi gli usi contrari, lo spedizioniere non ha obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite.

I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario.

PROPOSTA - *Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni*

del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salvo espressa richiesta del mandante.

Art. 1740 (Diritti dello spedizioniere)

TESTO VIGENTE - La misura della retribuzione dovuta allo spedizioniere per l'esecuzione dell'incarico si determina, in mancanza di convenzione, secondo le tariffe professionali o, in mancanza, secondo gli usi del luogo in cui avviene la spedizione.

Le spese anticipate e i compensi per le prestazioni accessorie eseguite dallo spedizioniere sono liquidati sulla base di documenti giustificativi, a meno che il rimborso e i compensi siano stati preventivamente convenuti in una somma globale unitaria.

PROPOSTA - *Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.*

Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra dette parti terze ed il mandante.

Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nella esecuzione del trasporto.

Art. 1741 (Spedizioniere vettore: nozione e responsabilità)

TESTO VIGENTE - Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore.

PROPOSTA - *Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del trasporto - in tutto o in parte - viene definito spedizioniere vettore ed ha gli obblighi e i diritti del vettore.*

Qualora lo Spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'avente diritto, per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e giacenza tecnica, il risarcimento dovuto non potrà essere superiore a quanto indicato dall'art. 1696.

Art. 1696 (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)

TESTO VIGENTE - Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo

corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali.

La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

PROPOSTA - Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore.

Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa, e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non potrà in ogni caso essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a tre euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

La previsione di cui ai commi precedenti non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.

Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

Art. 2761 (*Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario*)

TESTO VIGENTE - I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore hanno privilegio sulle cose trasportate finché queste rimangono presso di lui.

I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.

I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.

Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.

PROPOSTA - *I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e di spedizione e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore o dallo spedizioniere hanno privilegio sulle cose trasportate o spedite finché queste rimangono presso di lui. Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.*

I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato;

I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.

Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.

Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante, il suo credito ha il privilegio di cui all'art. 2752.



RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA
SULLE PROPOSTE DI MODIFICA DELLA DISCIPLINA DEL CONTRATTO DI SPEDIZIONE
CONTENUTA NEL CODICE CIVILE
(Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 262 articoli da 1737 a 1741)

Premessa

Nel settore delle spedizioni è sorta progressivamente l'esigenza di riformare la disciplina contenuta nel Codice civile, al fine di garantire alle imprese attive nel settore, norme più vicine alle dinamiche commerciali che ha seguito, come in altri settori produttivi le dinamiche del mercato. In tale contesto sono state elaborate delle proposte di modifica delle norme contenute nel Codice civile, compatibili con i principi costituzionali e con il diritto della concorrenza.

Dette modifiche mirano da un lato alla riaffermazione del primato del contratto quale fonte regolativa del rapporto, ad una più stretta riconduzione del contratto di spedizione all'istituto del mandato ed al recepimento di elaborazioni giurisprudenziali consolidate circa il perimetro dei diritti degli obblighi e delle responsabilità dei contraenti. Sotto quest'ultimo profilo va sottolineato l'intento deflativo del contenzioso avente a base la qualificazione esatta del rapporto contrattuale laddove esso ingloba caratteri propri di altre figure contrattuali tipiche come il contratto di trasporto. La riduzione del contenzioso svolge poi i suoi positivi effetti sul recupero di competitività di questo particolare settore rispetto agli operatori di altri Paesi.

Più in particolare, la proposta consiste in una riformulazione della Sezione III del Capo IX del Titolo III del Libro IV del Codice civile (artt. 1737 e segg.) che, come è noto, regola il contratto di spedizione, nonché di ulteriori disposizioni codicistiche che integrano la disciplina del contratto considerato (*i.e.* artt. 1696 e 2761 c.c.).

1. Modifica dell'art. 1737 c.c.

Nell'art. 1737 c.c. si propone di introdurre le seguenti innovazioni:

- *possibilità per il committente di attribuire il potere di rappresentanza allo spedizioniere.*

Secondo la disciplina attualmente contenuta nel Codice civile, lo spedizioniere è un mandatario senza rappresentanza del committente. La modifica qui proposta intende allineare la nozione contenuta nel Codice civile con quella contenuta nella legge 14 novembre 1941, n. 1442 (*Istituzione di elenchi autorizzati degli spedizionieri – G.U. 9 gennaio 1942, n. 6*), che invece già prevede espressamente l'attribuzione *ex lege* di poteri di rappresentanza in capo allo spedizioniere. L'aumentata complessità e raggio di azione delle operazioni di spedizione rendono infatti nella pratica questa

figura più aderente alle necessità del settore

- *specificazione che un unico contratto di spedizione può avere ad oggetto anche la stipula di più contratti di trasporto con diversi vettori.*

La modifica proposta ha lo scopo di rendere la disciplina codicistica più conforme alla prassi commerciale, in cui sempre più di frequente – specialmente nelle spedizioni internazionali – lo spedizioniere non conclude un solo contratto di trasporto, né si avvale necessariamente di un solo vettore.

2. Modifica dell'art. 1738 c.c.

La norma in esame costituisce una specifica applicazione del “*diritto di contrordine*” spettante al mittente (mandante) e regolato dall'art. 1685 con riferimento al contratto di trasporto.

La proposta di modifica dell'art. 1738 c.c. si sostanzia in interventi meramente formali, volti a sottolineare la riconduzione del contratto di spedizione all'interno del macro-tipo contrattuale del mandato.

In particolare, l'intento della proposta di modifica è quello di superare i fraintendimenti che potrebbe ingenerare l'utilizzo dell'espressione “*revocare l'ordine di spedizione*”. Così come formulata, infatti, la norma potrebbe lasciare intendere che l’*ordine di spedizione*” sia un atto separato, ulteriore, rispetto al contratto di spedizione, mentre esso è oggetto del mandato che lega lo spedizioniere al mittente. L'inserimento del richiamo espresso all'art. 1725, concernente la revoca del mandato ha lo scopo di escludere variazioni all'assetto stabilito delle responsabilità risarcitorie.

3. Modifica dell'art. 1739 c.c.

Con riferimento all'art. 1739 c.c., le modifiche formali nei primi due commi dell'articolo (sostituzione dell'espressione “*committente*” con “*mandante*”, e di “*diversamente ordinato*” con “*espressamente richiesto*”), mirano a conferire maggiore certezza alle fonti regolative del rapporto da ricercarsi nella autonomia contrattuale delle parti.

Si propone poi di abrogare il terzo comma. Quest'ultima disposizione recepisce, nell'ambito della spedizione, il principio per cui il mandatario non può trarre vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti (art. 1713, comma 1, c.c.). Ciò, in considerazione del fatto che, a differenza dell'appaltatore, lo spedizioniere non assume un rischio imprenditoriale e, quindi, non può lucrare della differenza tra quanto preventivato in termini di spesa e i risparmi che riesce poi ad ottenere.

Così chiarita la *ratio* della disposizione, tuttavia, va considerato che essa risulta di difficile applicazione nella prassi, in quanto il committente, non avendo accesso alla contabilità dello spedizioniere, non può agevolmente verificare se quest'ultimo ha effettivamente conseguito vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti. Ma soprattutto, detta disposizione risulta ampiamente superata posto che il "patto contrario" ricorre nelle clausole generali di contratto largamente diffuse, ritenute valide, e non vessatorie, che riconoscono la "esclusiva spettanza" allo spedizioniere dei premi, abbuoni, ed altri analoghi cespiti.

4. Modifica dell'art. 1740 c.c.

La proposta di modifica prevede la completa riformulazione dell'articolo 1740 del Codice civile.

Con il comma 1, si propone di sostituire l'espressione "retribuzione" con "corrispettivo". L'intento è quello di rimarcare la natura autonoma della prestazione svolta dallo spedizioniere, nonché, una volta di più, la ricomprensione del contratto di spedizione nel macro-tipo del contratto di mandato.

A beneficio della certezza dei diritti economici scaturenti dal rapporto contrattuale, della conseguente deflazione delle liti in materia, e della migliore compatibilità con il diritto della concorrenza, si propone che il compenso sia determinato dalla "*libera contrattazione delle parti*", in luogo del rinvio agli usi ed alle tariffe.

È nota, infatti, l'incompatibilità degli accordi di determinazione dei prezzi, in particolare se orizzontali, come nel caso di specie, con la disciplina *antitrust*, come dimostrano, del resto, i più recenti pronunciamenti dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che, in tema di determinazione dei compensi professionali, ha espresso la propria contrarietà alla riproposizione del meccanismo delle tariffe.

Il "nuovo" comma 2 è ispirato dall'esigenza di tutelare gli spedizionieri rispetto alla diffusione di pratiche commerciali che tendono, di fatto, a porre su questi ultimi i rischi legati anche a condotte di terzi. È il caso, ad esempio, delle spese di detenzione della merce non ritirata a destino, (anche per ragioni legate a mutamenti nella convenienza dell'affare, o di facoltà concesse dal venditore nel suo rapporto contrattuale con l'acquirente, o ancora connesse ad emergenze sanitarie) non coperte dal mandante. Proprio con specifico riferimento a tale ipotesi, la giurisprudenza ha già riconosciuto che lo spedizioniere non è tenuto a sopportare simili oneri, in quanto, ai sensi dell'art. 1737 c.c., egli può certamente impegnarsi anche ad effettuare prestazioni non rientranti nell'ambito tipico del contratto di spedizione – quali il



ritiro e la custodia della merce – ma ciò non implica l'acquisizione, da parte sua, della qualità di spedizioniere vettore ai sensi dell'art. 1741 c.c..

La norma qui proposta intende recepire questo orientamento e tradurlo in norma positiva.

Il terzo comma, in linea con i precedenti, recepisce il consolidato orientamento della S.C. di Cassazione (v. Sentenza 11 febbraio 2009, n. 3354, v. Sez. III civ.) che reputa adempiuto l'obbligo dello spedizioniere all'atto della stipula del contratto di trasporto con il vettore (obbligazione di mezzi) senza che detta stipula determini l'assunzione nella sfera dello spedizioniere dell'obbligo di consegna a destino (obbligazione di risultato) che riguarda esclusivamente il vettore.

E' in ogni caso fatta salva la *culpa in eligendo* dello spedizioniere attraverso il richiamo espresso agli articoli 1710, comma 1 e 1739 comma 1 c.c..

5. Modifica degli artt. 1741 e 1696 c.c.

La proposta di modifica coinvolge anche la figura dello spedizioniere-vettore. In tale contesto, ci si propone di modificare sia l'art. 1741 c.c. sia l'art. 1696 c.c.

Nel testo vigente, l'art. 1741 c.c. prevede che, *“lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore”*. La nuova formulazione della disposizione specifica ulteriormente tale principio, richiamando in modo espresso la disciplina dettata dall'art. 1696 c.c. – che stabilisce un limite al quantum risarcibile in caso di danni derivanti al mandante da perdita ovvero da avaria delle cose – e dalle Convenzioni applicabili allo specifico trasporto.

La proposta in esame intende intervenire anche sull'art. 1696 c.c., al fine di correggere le aporie della riforma realizzata con il D.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, che aveva circoscritto al solo trasporto stradale la disciplina dell'ammontare del risarcimento. Con la modifica qui proposta, tale disciplina verrebbe estesa a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario. Secondo parte della dottrina, questa estensione potrebbe essere ricavata, in via interpretativa, già dal testo originario: la modifica in esame si propone di eliminare ogni dubbio interpretativo al riguardo, rendendo la disposizione più razionale ed equa.

7. Modifica dell'art. 2761 c.c.

La proposta di modifica riguarda anche la disciplina dei privilegi, che l'art. 2761 c.c. detta per la tutela dei crediti del mandatario (categoria in cui, come si è detto, è compreso lo spedizioniere, ad eccezione dello spedizioniere-vettore, disciplinato

al

dalle norme sul contratto di trasporto), del vettore, del depositario e del sequestratario.

Intervenire in questa materia non è agevole, perché la disciplina dei privilegi – che permettono ad un creditore di soddisfarsi con priorità rispetto ad altri creditori dello stesso debitore – altera il principio della *par condicio creditorum* e, quindi, il principio di eguaglianza di cui all'art. 3 Cost. In particolare, al fine di valutare la compatibilità di un privilegio con predetti principi occorre verificare:

- quale sia la *ratio* del privilegio previsto;
- la sussistenza di un interesse generale idoneo a ragionevolmente giustificare la deroga al principio di *par condicio*.

Con specifico riferimento al contratto di spedizione e di trasporto (la cui disciplina, come si è detto, è applicabile allo spedizioniere-vettore), la *ratio* del privilegio consiste nella stretta relazione tra la detenzione della cosa oggetto del contratto e il contratto stesso, che costituisce la fonte del credito.

In particolare, a partire dalla sentenza della Corte di Cassazione del 28 giugno 2005, n. 13905, si è affermato in via giurisprudenziale il principio per cui la già menzionata "*stretta relazione*" può ritenersi sussistente anche rispetto a beni oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito, purché detti trasporti costituiscano esecuzione di un unico contratto per una pluralità di prestazioni. Il nuovo comma 3 che si intende inserire nell'art. 2361 c.c. prevede, pertanto, il recepimento del principio giurisprudenziale esposto.

In secondo luogo, si intende inserire nell'art. 2761 c.c. un nuovo ultimo comma. Secondo quest'ultima disposizione, qualora lo spedizioniere abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del proprio mandante, nell'esercizio di detto credito essi mantengono il privilegio generale previsto in favore dello Stato.

La modifica è apparsa necessaria per rafforzare la tutela dello spedizioniere doganale che, come è noto, anticipa, per prassi, i diritti doganali e si espone dunque ad un notevole rischio economico.

Infine, la proposta di modifica, attraverso la condizione che "*detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative*" assolve ad un importante sgravio di contenzioso liberando risorse a vantaggio del recupero di competitività del settore.

8. Conclusioni

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che la proposta di modifica illustrata, che appare porsi in armonia sia con i principi costituzionali sia con i principi del diritto *antitrust*, possa effettivamente realizzare l'auspicato adeguamento della disciplina

codicistica rispetto alle esigenze dello specifico settore produttivo.

Le modifiche proposte non comportano oneri finanziari aggiuntivi diretti o indiretti a carico della finanza pubblica e non richiedono pertanto la indicazione di mezzi di copertura ai sensi di quanto disposto dall'art. 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica". Viene pertanto omessa la compilazione della relativa relazione di copertura degli oneri.

