



Senato della Repubblica
XVIII Legislatura

Fascicolo Iter
DDL S. 1484

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

Indice

| | |
|----------------------------------|---|
| 1. DDL S. 1484 - XVIII Leg. | 1 |
| 1.1. Dati generali | 2 |
| 1.2. Testi | 3 |
| 1.2.1. Testo DDL 1484 | 4 |

1. DDL S. 1484 - XVIII Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Disegni di legge
Atto Senato n. 1484
XVIII Legislatura

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

Iter

16 ottobre 2019: assegnato (non ancora iniziato l'esame)

Successione delle letture parlamentari

S.1484

assegnato (non ancora iniziato l'esame)

Iniziativa

C.N.E.L.

Natura

ordinaria

Contenente deleghe al Governo.

Presentazione

Presentato in data **10 settembre 2019**; annunciato nella seduta n. 149 del 17 settembre 2019.

Classificazione TESEO

TRASPORTO DI MERCI

Articoli

GOVERNO (Art.1), DECRETI LEGISLATIVI DELEGATI (Art.1), LIMITI E VALORI DI RIFERIMENTO (Art.1), TRASMISSIONE DI ATTI (Art.1), PARERI PARLAMENTARI (Art.1)

Assegnazione

Assegnato alla [8^a Commissione permanente \(Lavori pubblici, comunicazioni\)](#) in sede referente il 16 ottobre 2019. Annuncio nella seduta n. 156 del 16 ottobre 2019.

Pareri delle commissioni 1^a (Aff. costituzionali), 5^a (Bilancio), Questioni regionali

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 1484

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XVIII LEGISLATURA

N. 1484

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 amministrazioni. Il tema posto alla loro attenzione è stato l'eliminazione dei colli di bottiglia in tutto il processo operativo dall'arrivo-partenza della merce fin dal ritiro-consegna, focalizzando l'attenzione sui flussi di *import-export* che sono quelli oggi maggiormente critici nella competizione internazionale.

L'obiettivo cui esse sono orientate è quello di individuare un nuovo punto di equilibrio che restituisca una maggiore fluidità dei traffici e migliori la competitività del sistema italiano nel confronto con i sistemi logistici di altri Paesi europei, di fatto, concorrenti.

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

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

vantaggio della certezza della regolazione, della speditezza delle procedure, della chiarezza degli adempimenti e della riduzione dei margini di sovrapposizione.

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

Per contro, la formulazione normativa proposta, non richiede una copertura finanziaria in quanto consistente in un riordino delle fonti di produzione normativa, di per 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 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 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.

