

Roma, 30 giugno 2022

**Oggetto: Disegno di legge n.2646 conversione in legge del D.L. 68/2022- Audizione VIII Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato 28 giugno 2022 - Memoria Conftrasporto**

## **CHI SIAMO**

Conftrasporto-Confcommercio Imprese per l'Italia è la casa comune delle imprese dell'accessibilità e delle connessioni, la rappresentanza integrata di tutti gli operatori che assicurano gli approvvigionamenti alle imprese e ai cittadini, soddisfacendo le esigenze della domanda di mobilità di merci e persone.

Con un fatturato complessivo annuo di oltre 60 MLDE e 360 mila addetti, all'interno di Conftrasporto si ritrovano:

- Le compagnie marittime attive nei collegamenti con le isole, nei servizi di crociera e cargo di ASSARMATORI;
- La sezione italiana della più grande associazione internazionale delle compagnie da crociera CLIA EUROPE;
- La più ampia rappresentanza nazionale del settore dell'autotrasporto e della logistica- delle federazioni FAI, UNITAI, FIAP, ASSOTIR, ANNA, ASPI E FEDERTRASLOCHI;
- Le imprese di logistica, i terminalisti portuali e retroportuali e gli operatori ferroviari di FEDERLOGISTICA;
- Gli operatori ferroviari e intermodali di ASSOFERR;
- Le imprese terminaliste di FISE UNIPORT;
- I depositi costieri e le imprese di logistica energetica di ASSOCOSTIERI;
- Gli agenti e raccomandatori marittimi di FEDERAGENTI;
- Gli spedizionieri doganali e i centri di assistenza doganale di ANASPED E ASSOCAD.



## OSSERVAZIONI SUL DECRETO LEGGE 68/2022

Confrasperto condivide, in generale, gli obiettivi perseguiti dal decreto sui fronti della velocizzazione delle procedure, dell'aggiornamento della disciplina e della funzionalità del governo del settore.

Condivisibili, in particolare, le misure urgenti introdotte dall'art. 4 per i porti di Venezia, Trieste e Monfalcone.

Con specifico riferimento alla disciplina dei traffici delle navi da crociera a Venezia, non si può non rimarcare, anche in questa circostanza, come l'avvenuta chiusura del Canale della Giudecca, in assenza della completa disponibilità di soluzioni alternative, che offrissero accosti adeguati a soddisfare le esigenze della domanda, abbia generato danni significativi al settore, non solo a Venezia, ma in tutti i porti del Mar Adriatico, per il prezioso ruolo di *home port* svolto dallo scalo della laguna.

A Venezia si sono persi migliaia di posti di lavoro, e molto deve essere ancora fatto per migliorare il rapporto tra porto e città, partendo, innanzitutto dal rilancio del lavoro e delle attività marittimo-portuali. Il modo migliore per servire una città è, infatti, rilanciare l'economia del porto in cui è nata. Andrebbero, pertanto, innanzitutto garantiti un supporto più adeguato, rispetto ai danni subiti, al terminal passeggeri di Venezia, nonché sostegni alle compagnie di navigazione che credono in Venezia. Resta, poi, ferma l'esigenza di assicurare la realizzazione degli escavi necessari per la funzionalità del porto e per la percorribilità delle conche di navigazione, superando, attraverso un tavolo interministeriale che coinvolga il MIMS e il MITE, i colli di bottiglia del "Piano Morfologico" e del "Protocollo Fanghi".

Inoltre, in materia di Cyber sicurezza, in considerazione dei sempre più frequenti attacchi cyber ai danni delle Autorità di Sistema Portuale e degli operatori terminalistici, sarebbe opportuno che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili si facesse promotore della costituzione di un organismo, aperto alla partecipazione dei privati, per fronteggiare tale emergenza.

Si potrebbe destinare una quota pari ad almeno il 20% delle risorse stanziato dal PNRR per promuovere la digitalizzazione, ad oggi, integralmente inutilizzate, per sostenere le imprese di trasporto e logistica nella realizzazione di sistemi di protezione cyber, per istituire, in ogni Autorità di Sistema Portuale la figura del cyber manager e per promuovere la creazione di *academy* per la formazione di personale specializzato.

La funzionalità dei porti e più in generale, delle attività internazionali di trasporto e logistica è fortemente condizionata dalla rapidità dell'interfaccia doganale. Per questo motivo, sarebbe opportuno delegare (cfr. emendamento 1 allegato) alcuni compiti svolti attualmente direttamente dall'Agenzia delle Dogane a soggetti altamente qualificati e accreditati dall'Amministrazione, come gli spedizionieri doganali e i centri di assistenza doganale, il cui coinvolgimento potrebbe sgravare l'Agenzia di alcune incombenze collaterali, che ne frenano l'attività core, contribuendo positivamente alla competitività delle filiera logistica e recuperando ulteriore efficienza nella gestione dei processi doganali.

D'altra parte, a fronte dei sempre più frequenti fenomeni metereologici estremi, che colpiscono il nostro Paese e segnatamente le sue coste ed i suoi porti, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili dovrebbe promuovere l'utilizzo delle attività dell'eccellenza del Centro per la gestione resiliente dei porti dell'Università del Salento a supporto delle attività delle Amministrazioni pubbliche regolatorie per i porti nazionali (cfr. emendamento n.2), con l'obiettivo di mitigare gli effetti del cambiamento climatico sui porti e sul trasporto marittimo.

D'altra parte, il cluster marittimo richiede, a nostro giudizio, alcuni specifici interventi di semplificazione della normativa applicabile. In particolare, Confrasperto, come proposto dalla nostra associata Assarmatori, auspica le seguenti modifiche al Codice della Navigazione:

- Introduzione dell'art. 152 bis in materia di iscrizione provvisoria, per consentire, anche in Italia, l'iscrizione provvisoria delle navi nei registri nazionali;
- Modifica dell'art. 156 in materia di dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione, per consentire il rilascio di un'unica fideiussione, o altra garanzia assicurativa;
- Modifica dell'art. 172 bis in materia di esenzione dall'annotazione di imbarco e sbarco, per consentire all'Autorità Marittima di rilasciare un'unica autorizzazione per l'avvicendamento del personale;
- Modifica all'art. 175 in materia di giornale di macchina e giornale radiotelegrafico, per prevedere l'esenzione dall'obbligo di tenuta a bordo di tale obsoleto giornale;
- Modifica all'art. 328 in materia di forma del contratto, per prevedere la possibilità di stipulare contratti di arruolamento dei marittimi a bordo, a cura del comandante della nave;

Ulteriori proposte di modifica normativa e semplificazione da realizzare nel settore per Confrasperto sono:

- Modifica dell'art. 176 del D.Lgs 1° agosto 2003 n. 259, in materia di collaudi e ispezioni, per modificare i criteri di svolgimento di visite e collaudi all'estero da parte degli ispettori, riducendo il coinvolgimento degli ispettori del MISE e superando il previsto intervento del Consolato, per ridurre gli oneri amministrativi ed economici a carico degli armatori;
- Modifica all'art. 18 del D.Lgs 27 luglio 1999 n.271, in materia di tipi di visite, al fine di evitare la duplicazione delle visite delle navi;
- Istituzione dell'anagrafe digitale unica della gente di mare;
- Rafforzamento della Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale (art. 11 bis legge 84/1994);
- Maggiore apertura al mercato dei servizi di pulizia e raccolta rifiuti nei porti.



Rispetto, infine, agli interventi recati dal decreto a modifica del Codice della Strada, si segnala, con preoccupazione, l'esigenza di un intervento urgente in materia di autorizzazioni ai trasporti eccezionali, al fine di scongiurare il rischio di un vero e proprio blocco delle attività di tale comparto strategico.

In particolare, si propone (cfr. emendamento 3) di prorogare al 31 dicembre 2022 la validità delle autorizzazioni scadute nel periodo 30 gennaio 2020-31 marzo 2022, al fine di superare le difficoltà che stanno incontrando gli uffici preposti al rilascio, per evadere le numerose richieste, a seguito della fine delle proroghe connesse all'emergenza Covid-19.

Analogo slittamento temporale di validità si propone, inoltre, per le scadenze previste all'articolo 7-bis, comma 2, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146 (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215), per l'utilizzo delle autorizzazioni ai trasporti in condizione di eccezionalità per massa complessiva fino a 108 tonnellate, effettuati mediante complessi di veicoli a otto assi, ai sensi dell'art. 10, comma 2, lett. b del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate entro il 20 dicembre 2021.

Allegati: 3 emendamenti

## **Emendamento 1**

S. 2646 conversione in legge del decreto legge 16 giugno 2022 , n. 68.

**Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.**

### **Emendamento:**

Dopo l'articolo 4 del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, inserire il seguente:

#### “ ART. 5

##### Nuove funzioni degli spedizionieri doganali e dei centri assistenza doganale

1. Ferme restando le funzioni ed attribuzioni degli spedizionieri doganali iscritti all'albo da almeno tre anni che esercitano l'attività professionale, non vincolati da rapporto di lavoro subordinato e dei centri di assistenza doganale CAD, già riconosciuti dalle legge 22 dicembre 1960 n.1612, dal Decreto del Ministero delle Finanze 11 dicembre 1992, n. 549 e dalla Legge 25 luglio 2000, n. 213, agli stessi, su richiesta dell'operatore interessato, vengono delegate dall'amministrazione doganale le attività istruttorie di competenza dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di cui alle lettere a), b), c) ed e) dell'articolo 29, comma 3, del Regolamento UE 2447/2015, nonché le attività istruttorie di competenza dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli finalizzate all'ottenimento delle autorizzazioni previste dal Regolamento UE n. 952/2013 nelle fasi del rilascio, dell'appuramento o della proroga, per regimi doganali, luoghi approvati e esportatori autorizzati.
2. Le attività istruttorie che gli spedizionieri doganali e i centri di assistenza doganale possono effettuare ai sensi del comma precedente dovranno essere asseverate con le modalità previste dall'art. 2, commi 1 e 2, della Legge 25 luglio 2000, n. 213 e possono prevedere controlli documentali e controlli fisici dei luoghi, nonché attività di pre-audit presso le imprese.
3. Il comma 3 dell'art. 3 del Decreto del Ministero delle Finanze 11 dicembre 1992, n. 549 è soppresso.
4. Nell'art. 1, comma 2 della L. 25 luglio 2000, n. 213, dopo le parole “gli spedizionieri doganali iscritti agli albi di cui al comma 1” sono aggiunte le parole “nonché i centri di assistenza doganale”.”

### Motivazione:

Lo spedizioniere doganale e il centro di assistenza doganale agiscono a supporto degli operatori economici in tutte le fasi della trattativa commerciale e offrono la loro consulenza e la loro collaborazione oltre che alle imprese, anche alle amministrazioni per rendere, da una parte, più fluide le transazioni internazionali, e dall'altra, impedire che si realizzino condizioni favorevoli per lo svolgimento di traffici illeciti.

La conoscenza delle norme doganali, valutarie, merceologiche e quant'altro si riferisce al commercio estero, è un requisito sempre più importante per eseguire correttamente e tempestivamente le operazioni di export/import ma anche, e soprattutto, per realizzare quell'economia di scala necessaria nella pianificazione degli investimenti internazionali.

I centri di assistenza doganale (CAD) sono stati istituiti con Legge 6 febbraio 1992, n. 66 ed implementati con Decreto del Ministero delle Finanze dell'11 dicembre 1992, n. 549. Dopo quasi trent'anni dalla loro istituzione hanno visto svuotato parte del loro significato dal processo di informatizzazione avvenuto nel settore e dalle conseguenti mutate modalità operative collegate agli adempimenti doganali. Tuttavia, come osservato anche dal CNEL nel quaderno avente ad oggetto "Proposte sulla semplificazione e competitività della logistica italiana", l'idea originaria che ha portato all'istituzione dei CAD è tutt'ora valida e, anzi, merita di essere ulteriormente perseguita attraverso un potenziamento della funzione di tali soggetti.

In un momento storico nel quale l'Agenzia delle Dogane, anche a causa dell'attuale emergenza sanitaria, non sempre si trova nelle condizioni di potere evadere tutti le incombenze cui è chiamata con la tempestività richiesta dal mercato, la possibilità di delegare parte delle funzioni a soggetti accreditati dall'Amministrazione e particolarmente qualificati potrebbe rappresentare un elemento di semplificazione idoneo ad aumentare la competitività dell'intera filiera logistica, mediante il recupero di efficienza nella gestione dei processi doganali.

La proposta normativa, oltre che non comportare oneri di alcun tipo a carico del bilancio dello Stato, comporterebbe per l'Amministrazione dei risparmi di attività ed economici, nonché maggiori garanzie in caso di violazioni che comportassero la necessità di recupero di dazi ed imposte, o l'applicazione di sanzioni. I risparmi sarebbero rappresentati dalla possibilità di evitare all'Amministrazione lo svolgimento di una serie di attività, spesso assai gravose sotto il profilo temporale, delegando il compimento delle stesse a soggetti, retribuiti direttamente dalle imprese che ne richiedono l'intervento, che la stessa Agenzia delle Dogane ha riconosciuto essere particolarmente qualificati all'esito dell'istruttoria che ha condotto al rilascio dell'autorizzazione ad operare.

In caso di accertata violazioni di norme, ne deriverebbe una responsabilità solidale dell'impresa che ha posto in essere la violazione e di coloro che avessero indebitamente rilasciato le asseverazioni di cui alla Legge 213 del 2000, aumentando in questo modo le possibilità di recupero di tributi eventualmente evasi e/o delle sanzioni.

## **Emendamento 2**

S. 2646 conversione in legge del decreto legge 16 giugno 2022 , n. 68.

**Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.**

### **Emendamento:**

All'articolo 4 del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, dopo il comma 5 inserire il seguente:

“6. Allo scopo di determinare e mitigare gli effetti del cambiamento climatico sul trasporto marittimo di passeggeri e merci, si riconosce il Centro per la gestione resiliente dei porti nell'Università del Salento le cui attività di ricerca potranno anche essere assunte a supporto delle attività delle amministrazioni pubbliche regolatorie per i porti marittimi nazionali di categoria II, classe I, II, e III, di cui all'art. 4 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni. A tal fine il Centro instaura rapporti con organismi omologhi all'estero e incentiva l'apporto di ricercatori italiani e stranieri operanti presso istituti di eccellenza.”

### **Motivazione:**

Il Centro per la gestione resiliente dei porti dell'Università del Salento, rappresenta un'eccellenza nazionale sul fronte della conoscenza degli effetti dei cambiamenti climatici sui porti e sul trasporto marittimo. A fronte dei sempre più frequenti fenomeni metereologici estremi che colpiscono il nostro Paese e le sue coste, l'emendamento punta a consentire che le attività di ricerca promosse dal Centro possano essere utilizzate per orientare le attività delle amministrazioni pubbliche regolatorie dei porti nazionali, al fine di mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici sul trasporto marittimo.

### **Emendamento 3**

S. 2646 conversione in legge del decreto legge 16 giugno 2022 , n. 68.

**Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.**

#### Emendamento:

All'art.7 del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, dopo il comma 4 è aggiunto il seguente:

“5. Al fine di consentire agli enti titolari delle strade di evadere le richieste di rilascio delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali a seguito della fine dello stato di emergenza dovuto alla pandemia da Covid-19, garantendo allo stesso tempo la continuità dei servizi offerti dalle imprese di autotrasporto merci in conto terzi che effettuano questa tipologia di trasporti, la validità delle medesime autorizzazioni scadute nel periodo 30 gennaio 2020 – 31 marzo 2022, viene prorogata al 31 dicembre 2022.

Conseguentemente, i termini previsti all'articolo 7-bis, comma 2, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, sono prorogati al 31 dicembre 2022.

#### Motivazione:

Si rende necessario prorogare la validità delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali che, per il periodo 30 gennaio 2020 – 31 marzo 2022, hanno beneficiato delle proroghe legate allo Stato di emergenza dovuto alla pandemia da Covid 19.

Infatti, stante l'elevato numero di richieste che sono pervenute negli ultimi tre mesi agli uffici degli enti locali preposti al rilascio di queste autorizzazioni, e tenuto conto della scarsità numerica del personale impiegato in questa attività da parte dei medesimi enti, il rischio concreto è quello che, in assenza di una proroga al 31.12 2022, la maggior parte delle imprese che effettuano questi trasporti dovrà fermarsi o, in alternativa, correre il rischio di viaggiare senza autorizzazione; con tutte le inevitabili conseguenze del caso, qualora ci fosse un sinistro stradale o un danneggiamento all'infrastruttura stradale causato da un transito eccezionale non autorizzato.

Pertanto, allo scopo di permettere agli enti preposti al rilascio di queste autorizzazioni di evadere la gran mole di richieste arretrate non ancora smaltite, riteniamo opportuno che venga concessa un'ulteriore proroga della scadenza di queste autorizzazioni, fino al 31 dicembre di quest'anno.

Per le stesse motivazioni di cui sopra, è opportuno prorogare al 31 dicembre 2022 le scadenze previste all'articolo 7-bis, comma 2, del decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146 (convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215), per l'utilizzo delle autorizzazioni ai trasporti in condizione di eccezionalità per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuati mediante complessi di veicoli a otto assi, ai sensi dell'art. 10, comma2, lett. b del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, rilasciate entro il 20 dicembre 2021.