

## **Decreto Legge 76/2020 Memoria Conftrasporto**

Le misure messe in campo dal decreto per velocizzare la realizzazione delle opere pubbliche, attraverso snellimenti procedurali, semplificazioni degli adempimenti ambientali, attivazioni di nuovi strumenti tecnici/finanziari per contrastare il blocco dei lavori, sistematizzazione dello strumento dei Commissari straordinari, appaiono complessivamente condivisibili, potenzialmente in grado di tradurre in realtà l'auspicio formulato dal titolo "Italia Veloce" dell'allegato su trasporti e infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma.

Un allegato organico ed ambizioso di cui si condividono analisi e obiettivi e che si auspica possa tradursi in realtà attraverso la concreta e tempestiva disponibilità delle disponibilità di cassa necessarie.

Le misure introdotte dall'art. 48 in tema di porti vanno nella giusta direzione di velocizzare la realizzazione degli interventi di potenziamento infrastrutturale di tali strategiche porte di ancoraggio del Paese agli scambi internazionali, affrontando anche la consolidata criticità della realizzazione dei dragaggi, per le note sovrapposizioni con la legislazione ambientale in materia di bonifica di siti inquinati.

Sarebbe stato opportuno, però, cogliere l'occasione per superare alcuni limiti legati all'inserimento delle Autorità di Sistema Portuale nell'elenco Istat delle Pubbliche Amministrazioni, che ingessano l'operatività di tali organismi, a fronte dei requisiti di grande reattività, che l'efficace presidio dei traffici, cui sono preposti, imporrebbe.

Le semplificazioni introdotte in tema di Zone Economiche Speciali, unite alla precedente misura recata dal Decreto Rilancio in materia, si auspica possano dare un contributo al concreto decollo di tale importante strumento di sviluppo territoriale, centrato sull'accessibilità portuale. Resta ferma, però, la criticità dell'esclusione delle imprese di trasporto e delle infrastrutture energetiche dai benefici concessi per gli investimenti in tali zone, esclusione, particolarmente penalizzante in una fase di ripresa dalla crisi, che non può fare a meno del supporto offerto dalle reti e dalle connessioni.

La misura urgente introdotta dall'art. 49 in tema di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali, si spera possa evitare il ripetersi delle gravissime criticità sofferte ancora in questi giorni, sul fronte della mobilità, dalla Regione Liguria: un aggravio di penalizzazioni insostenibile per imprese e cittadini, già duramente colpiti da limiti strutturali sul fronte dell'accessibilità, nonché dagli effetti della pandemia.

Spiace constatare, però, che alcune semplificazioni specifiche che il settore dei Trasporti attendeva per accrescere la propria competitività, non abbiano trovato accoglimento all'interno dell'articolato.



Ci si riferisce, ad esempio, a tutta la normativa in materia marittimo-portuale, che si gioverebbe di un processo organico di aggiornamento e armonizzazione, da realizzarsi sotto la regia del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

D'altra parte, il comparto dell'autotrasporto, che ha assicurato la continuità degli approvvigionamenti anche nei momenti più duri dell'emergenza, operando in condizioni critiche, dovrebbe essere liberato da vincoli e criticità, che ne limitano l'operatività.

Se si vuole rendere l'Italia "Veloce" per davvero, è necessario riformare radicalmente la disciplina dei divieti di circolazione per i veicoli pesanti fuori dai centri abitati, recuperando, anche attraverso l'ausilio dei nuovi strumenti telematici, l'ordinaria operatività delle imprese h24, per una logistica fluida, ottimizzata e distribuita lungo l'intero anno, che sappia tempestivamente rispondere alle esigenze della domanda e accompagnare l'auspicata ripresa economica del Paese.

Occorre, altresì, evitare il fermo dei veicoli per le lentezze nella realizzazione delle revisioni tecniche da parte degli uffici della Motorizzazione Civile. Si rendono, pertanto, necessarie: una modifica normativa che estenda la facoltà di effettuazione di tali verifiche presso le officine private autorizzate anche ad alcune tipologie di veicoli escluse; la tempestiva emanazione delle necessarie disposizioni attuative, per risolvere, concretamente tale criticità sulla strada e non soltanto all'interno del Codice della Strada.

Sul fronte economico, restano, d'altra parte, ancora disattese le aspettative di ristori economici e riduzioni di costi specifici per le imprese del settore, a cominciare dalle compagnie marittime che garantiscono la continuità territoriale del Paese, per passare alle imprese di autotrasporto e logistica e agli operatori del trasporto di persone, gravemente colpite dall'epidemia e dai provvedimenti adottati per il suo contenimento, al punto, in alcuni casi, da metterne in discussione la stessa permanenza sul mercato.

Infine, in ambito marittimo, andrebbe reso effettivamente utilizzabile lo Sportello Telematico del Diportista (STED) il cui fine di semplificare le operazioni portuali non può essere raggiunto senza che sia consentito al raccomandatario di autenticare le sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione e la costituzione di diritti di garanzia sulle unità da diporto.

Roma, 27 luglio 2020

**Conversione in legge del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale**

**Emendamento**

All'articolo 48, dopo il comma 7, inserire il seguente:

“8. All'art. 7 della legge 4 agosto 2006, n. 248, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

“2. L'autenticazione delle sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione di unità da diporto o la costituzione di diritti di garanzia sulle medesime può essere richiesta anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED di cui decreto del Presidente della Repubblica 14 dicembre 2018, n. 152.””

**Motivazione:**

Il fine di semplificazione perseguito con l'introduzione dello Sportello Telematico del Diportista (STED) non può essere concretamente raggiunto senza che sia consentito al raccomandatario di autenticare le sottoscrizioni degli atti e delle dichiarazioni aventi ad oggetto l'alienazione e la costituzione di diritti di garanzia sulle unità da diporto.

Come da indicazioni del Ministero, nell'istanza di attivazione dello STED, il Raccomandataro dichiara di rispettare le previsioni dell'art. 1, comma 1 – ter della legge 7/08/1990 n. 241 a termini delle quali: “1-ter. I soggetti privati preposti all'esercizio di attività amministrative assicurano il rispetto dei principi di cui al comma 1, con un livello di garanzia non inferiore a quello cui sono tenute le pubbliche amministrazioni in forza delle disposizioni di cui alla presente legge. (comma introdotto dall'art. 1, comma 1, lettera b), legge n. 15 del 2005, poi così modificato dall'art. 1, comma 37, legge n. 190 del 2012)”.

Quando il raccomandatario opera come STED, è un soggetto privato preposto all'esercizio di attività amministrative in favore degli “utenti del servizio” richiedenti. Differentemente da come accadeva prima, il proprietario, l'armatore o l'utilizzatore deve presentare al raccomandatario la domanda redatta sullo stampato previsto, mentre il raccomandatario non può firmarla in qualità di rappresentante.

Al raccomandatario dovrebbe essere concessa la facoltà di autenticare la sottoscrizione dei richiedenti senza che ciò costituisca un aggravio di spesa.

A tale riguardo si fa presente che l'art. 7 del D. legge 223/2006 convertito con legge 4/08/2006 n. 248 attribuisce ai titolari degli STA la facoltà di autenticare le sottoscrizioni degli utenti relative ai beni mobili registrati.

Si ritiene che, per analogia e uniformità di trattamento, tale facoltà dovrebbe essere concessa anche ai raccomandatari marittimi titolari degli STED, limitatamente alle unità da diporto.

**MODIFICA DISCIPLINA DIVIETI DI CIRCOLAZIONE FUORI DAI CENTRI ABITATI  
E DELL’AFFIDAMENTO DELLE REVISIONI TECNICHE DEI VEICOLI ALLE  
OFFICINE PRIVATE**

**AS 1883**

**Conversione in legge del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la  
semplificazione e l’innovazione digitale**

**Emendamento**

dopo l’articolo 49 inserire il seguente:

“ 49 bis

Semplificazioni in materia di autotrasporto

1. All’articolo 6, comma 1, secondo periodo, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modifiche :

- 1) al secondo periodo le parole “nei giorni festivi o in particolari altri giorni “ sono sostituite dalle seguenti: “in particolari giorni”;
- 2) dopo il secondo periodo è inserito il seguente: “Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché, sul sistema economico produttivo nel suo complesso.”

2. All’articolo 7, comma 2, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 dicembre 1992, n. 495, sostituire le parole da “; tra detti giorni sono compresi” fino a fine comma, con le seguenti:

“; Detti giorni sono individuati in modo da contemperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso.”

3. All’art. 80, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni, le parole “o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)”, sono sostituite dalle seguenti: “, e dei loro rimorchi””

**Motivazione.**

In considerazione dei profondi cambiamenti intervenuti da un lato nella disciplina delle giornate di apertura delle attività commerciali e, dall’altro nell’organizzazione dei flussi produttivi e logistici sempre più improntata a modelli “just in time”, la domanda potenziale di trasporto si distribuisce in maniera più uniforme durante i diversi giorni della settimana. L’emendamento, pertanto, ai commi 1 e 2, intende adeguare alle nuove esigenze distributive, anche la disciplina delle giornate di divieto di circolazione dei mezzi pesanti fuori dai centri abitati, prevedendo la possibilità di introdurre tali divieti nelle giornate festive o feriali, soltanto in presenza di reali motivazioni legate alla sicurezza stradale, da contemperare in ogni caso, come già previsto, oggi dal solo Regolamento, con la considerazione degli effetti che tali divieti generano sull’attività di autotrasporto e sul sistema economico e produttivo nel complesso.

Inoltre, al comma 3 l'emendamento propone di modificare l'art. 80 del Codice della Strada in materia di revisioni, prevedendo che l'affidamento, anche, ai privati delle operazioni di revisione dei veicoli a motore di massa complessiva superiore alle 3,5 ton, (previsto dalla legge di bilancio del 2019 ma ancora non operativo), venga esteso anche ai rimorchi (rimasti inspiegabilmente esclusi dalla novella) e ai mezzi che trasportano derrate alimentari deperibili in regime a temperatura controllata A.T.P (per i quali, invece, non esistono motivazioni tecniche a supporto di un'esclusione, tenuto conto che questi mezzi sono già sottoposti a verifiche periodiche presso centri di collaudo privati per le proroghe dell'attestazione A.T.P).

La misura, in particolar modo a fronte delle difficoltà sperimentate dalla filiera durante l'emergenza Covid-19, avrebbe un impatto senza dubbio positivo sull'operatività e quindi la competitività delle imprese di autotrasporto, soprattutto di quelle che svolgono trasporti internazionali che, stante la carenza di personale della motorizzazione specializzato in queste operazioni, saranno, di nuovo, costrette a tenere i mezzi fermi anche per mesi, in attesa di poter effettuare le revisioni, una volta che si esauriranno i periodi di proroga di validità delle stesse, straordinariamente riconosciuti per l'emergenza Covid-19 a livello europeo.