

Oggetto: disposizioni in materia di circolazione di prova - D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, come modificato dal D.P.R. 21 dicembre 2023, n. 229.

Come è noto, con la circolare prot. 12666 del 2 maggio 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per la Motorizzazione) ha fornito le indicazioni operative relative alle nuove disposizioni in materia di circolazione di prova, in attuazione della normativa di riferimento rappresentata dal D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, come recentemente modificato dal D.P.R. 21 dicembre 2023, n. 229.

In particolare, per quel che interessa in questa sede, vengono in considerazione le disposizioni che, sulla base del novellato art. 1, comma 1-*bis*, prevedono un numero massimo di autorizzazioni rilasciabili in capo a ciascuno dei soggetti abilitati alla titolarità dell'autorizzazione alla circolazione di prova; tale numero va commisurato al numero di dipendenti occupati nonché al numero di collaboratori che partecipano stabilmente all'attività d'impresa (in virtù di un contratto di agenzia di durata non inferiore a dodici mesi), che non può comunque eccedere le 100 autorizzazioni, con un rapporto fissato in una autorizzazione ogni cinque addetti costituiti dalla somma dei dipendenti (con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato o determinato) e dei collaboratori (con contratto di agenzia non inferiore a dodici mesi).

Le nuove disposizioni, così come formulate e applicate (anche alla luce delle istruzioni operative), paiono non tenere debitamente conto delle rilevanti problematiche da esse generate nel contesto delle operazioni e dei servizi portuali ex art. 16 legge 28 gennaio 1994, n. 84, con specifico riguardo alle imprese portuali, ovvero all'uopo autorizzate a svolgere attività di movimentazione di veicoli (merce) sbarcanti o imbarcanti dalle navi, che nei vari porti italiani si occupano della movimentazione e del navettamento delle automobili non ancora immatricolate (c.d. "auto in polizza"); questi veicoli sono a tutti gli effetti "merce" sbarcante/imbarcante sulle navi e in quanto tali assimilabili a qualunque altra tipologia di merce, come tale quindi soggetta anche a idonea copertura assicurativa del carico nave. Questi veicoli, infatti, giungono nei porti a bordo delle navi ro/ro e, prima dell'immissione nel mercato dell'*automotive*, necessitano di essere imbarcate/sbarcate e stocate provvisoriamente in aree portuali, ovvero in zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto presso le concessionarie tramite bisarche.

In questo contesto, la circolazione di prova è/era indispensabile per le imprese portuali (autorizzate ai sensi dell'art. 16 legge n. 84/1994) nel tragitto stradale (pubblico, operativo, promiscuo) che collega le aree operative portuali alle zone destinate alla sosta provvisoria delle automobili, ubicate solitamente al di fuori del contesto operativo portuale; tanto, anche in considerazione del fatto che le auto in polizza debbono essere trasportate singolarmente dagli addetti delle imprese portuali e non possono essere caricate su bisarche nelle (limitate) aree operative per non dare luogo a congestionamenti e pericolose interferenze operative.

Sta di fatto che le varie imprese portuali interessate da questo genere di lavorazioni dispongono attualmente di un numero di targhe prova che tiene conto dell'elevato volume di mezzi da movimentare in occasione dell'arrivo/partenza delle navi sicché l'attuazione della novella

comporterà (per effetto della parametrizzazione al – non elevato – numero di dipendenti di tali imprese) una notevole riduzione (anzi, un vero e proprio abbattimento) del numero di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili alle imprese portuali.

E' persino intuibile come questo fenomeno comporterà per l'intero settore portuale i seguenti rischi, gravi e concreti:

- rallentamento dell'esecuzione delle operazioni portuali, con conseguente allungamento della durata delle attività di carico/scarico delle auto in polizza e riduzione dei livelli di produttività oggi garantiti dagli utenti del porto nel settore dell'*automotive*;
- aumento dei tempi di permanenza delle navi ro/ro nei porti nonché dei ritardi rispetto alle attuali tempistiche, con effetti negativi sulle – già limitate – capacità ricettive delle strutture portuali;
- intasamento delle aree operative portuali – già contingentate nella maggior parte degli scali italiani –, con aumento del rischio di incidenti e/o danni a persone e/o cose ivi operanti e/o presenti durante l'esecuzione delle attività portuali;
- perdita delle occasioni di lavoro per le imprese portuali, che non potranno continuare a garantire gli stessi standard operativi e dovranno subire le iniziative dei caricatori/ricevitori delle auto in polizza, con effetti negativi sulla competitività delle stesse imprese portuali (e degli scali italiani in genere) nonché sui livelli occupazionali e sulle locali dinamiche sociali.

Al fine di evitare il verificarsi delle situazioni che precedono, appare quanto mai necessario, a sommo avviso del scrivente associazione un intervento urgente finalizzato ad esentare le imprese portuali ex art. 16 legge n. 84/1994 (terminaliste e non):

- dall'applicazione della disciplina prevista per l'autorizzazione della circolazione di prova di cui all'art. 1 D.P.R. 474/2001, qualora l'attività di trasferimento dei veicoli avvenga all'interno delle aree portuali ovvero nelle immediate aree retroportuali, aree che peraltro potrebbero essere agevolmente e puntualmente individuate previa intesa ex art. 15 legge 241/1990 tra l'Autorità di Sistema Portuale ed il competente Ufficio di Motorizzazione Civile;
- dalla parametrizzazione del numero di targhe prova – ad esse rilasciabili – al numero dei lavoratori dipendenti di ciascuna società; questa soluzione apparirebbe in linea con la riconosciuta specialità della materia del lavoro portuale, non a caso soggetta ad una regolamentazione settoriale e molto specifica. In ogni caso, poiché le imprese portuali abilitate ai sensi dell'art. 16 legge n. 84/1994 integrano la propria organizzazione operativa tramite le prestazioni di lavoro portuale temporaneo fornite – in termini di maestranze – dai soggetti autorizzati ex art. 17 legge n. 84/1994, si chiede che nel computo dei dipendenti (utile per commisurare il numero di targhe prova rilasciabili ad ogni impresa) sia possibile inserire anche il numero dei lavoratori facenti parte dell'organico dell'impresa / agenzia somministratrice di lavoro portuale temporaneo.

Nell'auspicio di un solerte e positivo riscontro, la scrivente associazione rimane a disposizione per ogni approfondimento.