



Lisbona 13 Novembre 2015

## Assemblea Generale Confiad

**I**l giorno 13 Novembre 2015 presso l'Hotel Pestana di Lisbona si è svolta l'assemblea generale della Confiad Pan European Network – Confederation Internationale Des Agents en Douane.

Confiad è una rete Pan Europea di Associazioni che rappresenta gli interessi degli Spedizionieri Doganali sia a livello europeo che internazionale.

Fanno parte della Confederazione i principali Stati Membri della UE ed alcuni extra UE quali Turchia, Ucraina e Russia che producono un indotto di circa 20mila aziende e 250mila lavoratori.

Lo scopo statutario di Confiad è quello di difendere, coordinare e valorizzare gli interessi professionali degli affiliati, nonché di rappresentarli presso le Istituzioni europee.

Confiad, durante l'ultimo triennio, è sempre stata presente in sede Europea con lo scopo di seguire

l'evoluzione degli atti delegati e degli atti di implementazione al codice doganale dell'Unione, soprattutto rendendosi parte attiva in questo processo evolutivo della rappresentanza doganale.



Ricordiamo, infatti, che l'obiettivo principale del nuovo codice dell'Unione e dei relativi atti delegati di esecuzione è:

- razionalizzare la legislazione e le procedure doganali;
- offrire una maggiore certezza del diritto e uniformità per le imprese;
- aumentare la trasparenza per le amministrazioni doganali in tutta l'UE;
- semplificare le regole e le procedure doganali e facilitare le tran-

sazioni rendendole più efficienti ed in linea con le esigenze del commercio moderno;

- portare a termine il passaggio dalla dogana cartacea ad un ambiente 'senza carta' e completamente elettronico;

- velocizzare le procedure doganali con l'ausilio di operatori economici certificati AEO.

In quest'ottica il futuro degli Spedizionieri Doganali dipenderà principalmente dalla capacità di riorganizzare la propria attività, così da estendere le proprie competenze a livello Europeo

facendosi trovare pronti ai cambiamenti che si andranno a realizzare tra il 2016 e il 2020.

Alla luce di ciò, Confiad dovrà essere presente e protagonista in questa fase sia nell'elaborazione delle norme transitorie che partecipe quale supporto allo sviluppo dei sistemi elettronici che si dovranno realizzare entro il 31 Dicembre del 2020.

Inoltre, la pubblicazione del "Pro-

toocollo che modifica l'accordo di Marrakech che istituisce l'organizzazione mondiale del commercio" - Decisione (UE) 2015/1947 del 01/10/2015 GUCE L284 del 30/10/15) - ha disciplinato all'articolo 10 - punto 6 - il ricorso agli Spedizionieri Doganali e precisamente:

6.1. Fatte salve le importanti riserve strategiche di taluni membri che continuano ad assegnare un ruolo speciale agli Spedizionieri Doganali, a decorrere dall'entrata in vigore del presente accordo i membri non riconoscono l'obbligo di avvalersi degli Spedizionieri Doganali.

6.2. Ciascun membro notifica al comitato e pubblica le sue misure relative al ricorso agli spedizionieri doganali. Eventuali modifiche successive sono prontamente notificate e pubblicate.

6.3. I membri applicano norme trasparenti e obiettive alla concessione di licenze agli Spedizionieri Doganali.

In base al punto 6.1 sembrerebbe che nel caso italiano il ruolo dello Spedizioniere Doganale possa essere considerato strategico in quanto disciplinato e riconosciuto da una legge nazionale, per cui anche con l'entrata in vigore del nuovo codice l'amministrazione doganale dovrebbe continuare a riservarci un ruolo speciale nell'esercizio della rappresentanza doganale.

Questa opportunità, determinata con la modifica del Trattato di Marrakech che istituisce il WTO, è perfettamente in linea con quanto previsto dall'articolo 18 paragrafo 3 del CDU, che prevede la possibilità che ogni Stato Membro possa continuare a regolamentare le modalità di accesso ed esercizio dell'attività di rappresentanza doganale tenendo conto delle leggi nazionali esistenti.

Massimo De Gregorio

## E noi faremo i macchinisti!

Questo breve inciso per rimarcare ancora una volta come spesso le professionalità siano viste come un "impedimento" piuttosto che come valore aggiunto alla sicurezza dei traffici e alla loro qualità e legalità.

Tutto trae spunto da un tavolo tecnico indetto da Trenitalia – Divisione Cargo – che ha voluto in-

contrare alcuni "clienti" al fine di meglio comprendere il tema della semplificazione delle procedure doganali. Gli stessi clienti hanno poi avviato specifici contatti con l'Agenzia delle Dogane al fine di:

- verificare la possibilità di accelerare alcune procedure doganali per via elettronica ( già peraltro in essere);

- evitare l'effettuazione delle operazioni doganali all'interno dei porti, in quanto l'esecuzione del modello 'T1' comporta dei costi per il cliente, che deve avvalersi del supporto degli spedizionieri doganali. (!)

Il comunicato continua poi con l'immane offerta alla clientela di avvalersi così della procedura doganale semplificata offerta da Trenitalia, attraverso la semplice emissione della lettera di vettura ferroviaria CIM, che vale quale documento doganale di transito o la più specifica CIMspec che esonera il cliente dall'effettuazione

della garanzia T1. Il tutto ci lascia perplessi. Non tanto per la libertà di poter offrire servizi a costi concorrenziali – del resto siamo in un contesto di libera concorrenza – piuttosto per il perseverare nel considerare

"lo spedizioniere doganale" come un impiccio alla snellezza dei traffici, oltretutto figure che emettono i

documenti T1 a pagamento!

Ma ci chiediamo, da utenti e non da operatori del settore: come abbiamo fatto a non renderci conto che sfruttando le ferrovie la merce viaggerebbe velocissima e a costi irrisori!?

Perché siamo stati così sleali da non informare gli operatori con il commercio estero che ci siamo semplicemente inventati una professione tesa a rallentare la circolazione delle merci e per giunta con l'invenzione di un documento di garanzia fideiussoria? Dobbiamo riflettere sulle nostre colpe. Nel frattempo cerchiamo di far tesoro del significato della campagna informativa delle Ferrovie dello Stato: perché devo pagare un architetto per fare una casa quando è poi il muratore che la erige?

Ma come sempre non demoralizziamoci: magari ci proporremo come macchinisti, con la promessa di andare ancor più veloci.

Daniele Spagno





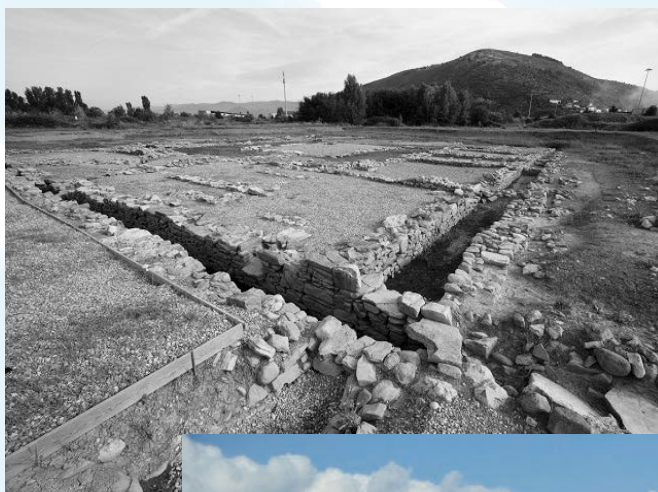
Questo è stato il titolo del Convegno che venerdì 23 ottobre 2015 si è svolto in località Gonfienti di Prato all'interno dell'Interporto della Toscana Centrale.

Ad aprire i lavori del convegno il Presidente dell'Interporto Carlo Longo, il quale ha detto che partire dalla memoria tornando indietro di 2500 anni serve per costruire la propria storia futura ed è sempre stato indispensabile per la

conoscenza e l'evoluzione dell'umanità. L'esempio di Prato, con l'Interporto della Toscana Centrale considerato il più grande scalo merci della Regione si trova adiacente al Parco Archeologico Naturalistico di Gonfienti - con la più estesa domus etrusca arcaica mai scoperta in Italia; un assoluto esempio di convivenza tra archeologia e modernità con moderne strutture logistiche, la presenza dei più importanti Spedizionieri Internazionali e la creazione del corridoio doganale controllato (Fast Corridor) per il collegamento con il Porto di Livorno e prossimamente con quello di La Spezia.

Molti gli invitati e altrettanti gli interventi che si sono susseguiti; dal Presidente della CCIAA di Prato Dott. Luca Giusti allo scrittore e On. Edoardo Nesi, dai vertici della Soprintendenza per

## “Dalla Città Etrusca all'interporto della Toscana: uno sguardo al passato per valorizzare il futuro”



i beni Archeologici della Toscana a quella per i beni culturali che, con l'ausilio di accattivanti slide, hanno deliziato la platea sullo stato di avanzamento dei lavori e degli scavi anche alla luce dei recenti ed importanti ritrovamenti archeologici.

Vi è stata poi un'interessantissima "lezione universitaria" del Prof. Davide Rampello - ideatore e curatore del Padiglione Zero e del palinsesto di EXPO 2015 di Milano - che, ricordando le ne-

cessità primarie dell'*homo sapiens*, ovvero quelle dell'alimentazione, ha voluto fare un parallelismo ricordando che conoscere la storia del cibo significa raccontare la storia dell'uomo. *<Ci si nutre, dice Rampello, materialmente e spiritualmente. Affrontare come è stato fatto in EXPO il tema della storia dell'alimentazione significa affrontare tutta la storia dell'uomo, spiegando alcuni aspetti peculiari che sono contenuti in questa macchina culturale e spettacolare arrivando al "Senso del Tutto">*.

E proprio alla confluenza di due torrenti ad Est di Prato (il Marinella ed il Bisenzio), nel VI sec. A.C. si insediarono gli Etruschi costruendo una città che probabilmente serviva per gli scambi commerciali via fiume attraverso la Val Bisenzio così da raggiungere Marzabotto (altra città

etrusca) e, ad est, Firenze. Qui, attraverso la navigazione dell'Arno, si diede vita ad uno dei più importanti trasporti fluviali, la cd "Via del ferro" proprio per trasportare il ferro proveniente dall'Elba, sviluppando così il porto di Pisa e lo scalo adriatico di Spina.

Tutto ciò che è successo nei tempi antichi sembra perfettamente calzante con ciò che è successo nei tempi moderni ove, nello stesso sito, si è insediato l'Interporto di Prato per lo scambio commerciale

delle merci. Nasce così spontaneo il raffronto tra quello che avevano in qualche modo sviluppato gli Etruschi e quello che ora ci troviamo di fronte: i "fast corridors" appunto, corridoi veloci per trasferire merci da un luogo ad un altro con l'intento di "deurbanizzare" logisticamente alcune aree doganali a vantaggio di altre. Un argomento spinoso che in questi ultimi tempi è stato spesso oggetto di dure prese di posizione. Ed è anche per questo che alla tavola rotonda hanno partecipato i rappresentanti dei vertici di categoria: da Giuseppe Benedetti – Presidente Assocad – a Massimo De Gregorio - Presidente CD Anasped – da Giovanni De Mari - Presidente del CNSD – a Claudio Toccafondi - Presidente del CTSD di Firenze sino a Cosimo Ventucci - Presidente Federale Anasped. A rappresentare la procedura sperimentale dei "Fast Corridor", l'Ing. De Rosa della Direzione Tecnologie dell'Agenzia delle Dogane e il Prof. De Dominicis, Presidente di UirNet.

In veste di moderatore, il Prof. Rocco Giordano, esperto di trasporti e logistica.

Ma vediamo come funziona:

Il corridoio Livorno – Interporto di Prato parte dal terminal Lorenzini ed è lungo c.a. 100 km, peraltro già autorizzato dall'Agenzia delle Dogane per il trasporto via gomma.

Nella pratica il trasportatore autorizzato apre la 'missione' al terminal Lorenzini di Livorno ritirando il contenitore dopo che la Dogana ha assegnato la partita A3 e dovrà raggiungere l'Interporto di Prato entro il termine di due ore e mezzo. Appena arrivato dovrà chiudere la missione e solo a questo punto la merce può essere dichiarata per una destinazione doganale prevista.

NB: in caso di ritardi od interruzione del viaggio la dogana che effettua il tracciamento del percorso interviene per conoscere i motivi del prolungamento del tempo di percorrenza.

Tale corridoio può essere attivato solo in orario di apertura degli Uffici delle Dogane, ovvero dalle 8.00 alle 18.00. Di conseguenza l'apertura della missione a Livorno dovrà essere sempre effettuata dal trasportatore con un congruo anticipo al fine di arrivare in tempo utile per chiudere la missione.

È stato inoltre ampiamente discusso l'aspetto cruciale della possibile perdita di alcuni passaggi da parte degli spedizionieri come la perdita del T1. Dall'intervento del rappresentante della Dogana si è capito che c'è allo studio una sorta di divisione del manifesto tra il porto e l'interporto così che nel giro di un mese circa dovranno pervenire concrete risposte su questa procedura.

È stato anche sollevato il problema del trasporto diretto dal luogo di partenza al luogo di arrivo, che rappresenta un grosso ostacolo per la fluidità dei traffici. Infatti, la dogana del porto di sbarco non può conoscere né tantomeno con-

trollare le polizze se sono destinate al cliente finale presso l'interporto di Prato. Anche questa diventa così una procedura da affinare con l'auspicio che l'Agenzia faccia chiarezza al più presto.

Risulta quindi ovvio che le considerazioni sull'argomento siano tante e che questo nuovo strumento tecnologico che l'Agenzia mette a disposizione, se da un lato potrebbe invogliare le grandi Compagnie di navigazione che entrano nel mediterraneo ad approdare nei nostri porti con indubbio vantaggio per il Paese dall'altro sussiste il timore (giustificato) di molte categorie del settore che si vedono "scavalcate" in nome della snellezza dei traffici (auspicati ma non certi).

Ed è proprio questo diffuso timore che ha spinto Il Presidente Federale, Cosimo Ventucci, a sollecitare un nuovo tavolo di discussione con tutti gli operatori in concerto con l'agenzia delle dogane e con la presenza di esperti per intervenire e correggere quegli aspetti che sono emersi durante il convegno, necessari per una fattiva collaborazione tra spedizionieri e dogana.

Claudio Toccafondi

L'ANASPED - Federazione Nazionale degli Spedizionieri Doganali - è lieta comunicare che il Dott. Massimo De Gregorio, già presidente del Consiglio Direttivo dell'Anasped, è stato riconfermato Presidente della Confiad - Confederation Internationale Des Agents en Douane - durante l'assemblea generale del 13 Novembre 2015 in Lisbona.

La Confiad quale Associazione Pan Europea, rappresenta in ambito Europeo e internazionale le Associazioni dei Custom Broker (Spedizionieri Doganali) dei principali Stati Membri.

L'Italia si riconferma così al vertice della Confederazione. La riconferma del Dott. De Gregorio coincide con l'inizio del triennio 2015 - 2018 particolarmente significativo per la categoria degli spedizionieri doganali; attesa l'entrata in vigore del Nuovo Codice Doganale prevista per il prossimo maggio 2016 e la definizione delle disposizioni delle sue applicazioni.