



## Nota sul nuovo codice doganale

**L**a velocità degli scambi internazionali e il sensibile loro incremento quantitativo è compatibile con la accelerazione dei controlli doganali, mirati all'interesse dell'erario e ai meccanismi legati alla economia e sicurezza dell'Unione Europea. L'evoluzione di detti controlli è mirata alla gestione del "rischio" connesso alle operazioni doganali, il cui controllo fisico raggiunge appena il 5% delle dichiarazioni presentate. Limitare, infatti, i controlli e le formalità doganali è sancito nel Codice Doganale Europeo, in vigore dal primo Maggio 2016 per poi raggiungere nel 2020 la sua pienezza operativa.

L'impegno primario in capo alla figura del dichiarante doganale, prevista nel nuovo Codice, rimane la responsabilità di fornire informazioni esatte e complete che possono non essere accertate all'atto dello svincolo della merce; ma che la Dogana potrà svolgere successivamente allo sdoganamento. In questo caso si applica l'istituto della "revisione di accertamento" che può essere attivato dall'importatore o dalla Dogana stessa, e che porta al riesame del dichiarato con le possibili

rettifiche e conseguenti sanzioni se si riscontrano difformità al dichiarato.

La Dogana italiana è al passo con i tempi con un proficuo utilizzo dell'informatica applicata a tutte le fattispecie delle dichiarazioni doganali; ciò comporta una attività di controlli immediati

e "a posteriori" che implicano una professionalità da parte del dichiarante, specifica del Doganalista e tale da evitare le pesanti sanzioni rubricate nell'art.303 del d.l. n°16/2012. È, pertanto, dell'importatore la scelta del suo rappresentante al fine di essere as-

sistito senza incorrere in ulteriori spese per errate dichiarazioni, comminabili anche se commesse in buona fede.

Le difficoltà della normativa dei 288 articoli che costituiscono il Nuovo Codice Doganale, a cui si affiancano le numerose circolari applicative e Regolamenti in essere, presuppone, pertanto, una esperienza operativa di chi opera fattivamente negli spazi doganali, tenendo presente che il Nuovo Codice ha caratteristiche che si conformano più ai Paesi del Nord Europa che al nostro, la cui fiscalità interna mal si adatta alle nuove norme.

On. Cosimo Ventucci  
Presidente Federale Anasped





# Elezioni Confetra

In data 28-04-16 si sono svolte a Milano le elezioni CONFETRA alle quali, su delega del Presidente, ho partecipato in qualità di Vice Presidente del Consiglio Direttivo ANASPED. Come immagino avrete letto a Nereo Marcucci è stata rinnovata la Presidenza che, tranne per un solo astenuto, ha registrato il favore di tutta l'Assemblea. Oltre al Presidente è stata eletta la nuova giunta rispettando sostanzialmente i nominativi presentati delle varie Associazioni affiliate. L'unica nomina ancora in sospeso è rappresentata invece da quella per la Presidenza del collegio dei Revisori dei Conti e, di conseguenza, per quella del Collegio dei Proviviri. Una scelta dettata dal fatto che i due maggiori candidati possono vantare di curriculum di alto profilo, tanto da portare a valutare con maggiore attenzione la nomina per questa importante carica alla prossima assemblea. terminate le votazioni il Presidente ha illustrato i principali temi che vorrà affrontare prioritariamente tra i quali spiccano quello inerente ad una corretta gestione dei rapporti con il sindacato COBAS e quello, a noi molto caro, relativo ai Fast Corridor, con il relativo ricorso al TAR, che, forse per la prima volta, ha visto tutto il fronte speditonieristico, nel senso più ampio del termine, compatto e coeso come mai era accaduto in precedenza. Dopo alcuni interventi mi sono permesso di suggerire sia al Presidente che all'Assemblea, che sarebbe opportuno trovare un punto d'incontro indipendentemente dall'esito del ricorso e cominciassimo a delineare una nuova strategia unitaria che raccolga sostanzialmente l'avvallo di tutta la Confederazione. È apparso evidente a tutti i partecipanti che il futuro della Confederazione debba necessariamente passare attraverso un sostanziale lavoro di dialogo finalizzato a trovare quella coesione, ed unità d'intenti, necessarie per affrontare le sfide che ci attendono. A Nereo Marcucci Anasped rinnova le proprie congratulazioni e gli augura un proficuo lavoro.

Daide Cabati

## Trasporti marittimi - Linee guida applicative

Per effetto di un emendamento alla Solas, la convenzione sulla salvaguardia della vita umana in mare, decisa dalla commissione di sicurezza dell'IMO-International Maritime Organization (circolare IMO n. 1475 del 9 giugno 2014), dal 1° luglio 2016 sarà obbligatorio pesare i container prima del loro imbarco sulla nave. In mancanza del dato sul peso (si deve trattare di peso lordo verificato – verified gross mass VGM), il container non potrà essere accettato per il carico sulla nave, così come non è ammessa una semplice stima del peso. Accanto alle disposizioni internazionali IMO, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto ha emanato il decreto dirigenziale n. 447/16 del 5 maggio 2016 con le linee guida

applicative per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore; al decreto dirigenziale, dovrebbe far seguito a breve una circolare esplicativa.

Lo scopo dell'emendamento Solas è quello di ottenere il peso totale preciso dei container caricati sulla nave, al fine di consentire agli operatori portuali e navali di preparare i piani di stivaggio prima del posizionamento del carico sulle navi, nonché garantire la sicurezza della navigazione evitando sinistri legati a pesi dichiarati differenti dai pesi caricati effettivi.

Il decreto individua nella figura dello spedizioniere il c.d. shipper indicato dall'IMO cui spetta la produzione dello shipping document che indica la massa lorda verificata del contenitore.

Sono esclusi dalle procedure delle linee guida i contenitori imbarcati su navi di tipo Ro/Ro, impiegate in brevi viaggi internazionali (come definiti dalla Regola III/2 della Convenzione Solas 74), qualora siano trasportati su rotabili (trailer o chassis).

In base al contenuto della risoluzione dell'IMO, vengono ammessi dal decreto dirigenziale due sistemi per la pesatura del container: a) a carica conclusa, lo spedizioniere (shipper) pesa il container imballato/chiuso e sigillato con strumenti regolamentari, o in alternativa, la massa del container può essere desunta dalla documentazione di pesatura, fornita da una terza parte, che l'abbia parimenti determinata con strumenti regolamentari; b) lo spedizioniere (shipper) perviene ad attestare la

VGM dei singoli elementi sulla base delle seguenti fasi: pesatura dei colli-carico (singoli packages e cargo items) con strumenti di pesatura regolamentari, o in alternativa, il peso di questi elementi può essere desunta dalla documentazione di pesatura fornita da una terza parte, determinata con strumenti regolamentari, ovvero dal peso dichiarato apposto indelebilmente sull'imballaggio sigillato all'origine; quindi lo spedizioniere (shipper) provvede alla pesatura dei materiali di rizzaggio/imballaggio (securing materials e packaging materials) con strumenti di pesa regolamentari, pesi che in alternativa possono essere desunti dalla documentazione di pesatura fornita da una parte terza che comunque ha sempre usato strumenti di pesatura regolamentari; quindi, lo spedizioniere (shipper) determina la tara del container, in base a quanto indicato sulle pareti del contenitore stesso (punto 12 circolare IMO n. 1475). La sommatoria dei pesi delle tre fasi di cui sopra determina il verified gross mass del contenitore.

Se lo spedizioniere (shipper) ha adottato il secondo metodo di pesatura (che è tipico delle operazioni di consolidamento del carico), egli deve possedere in alternativa: un sistema di gestione per la qualità conforme alle norme UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000; oppure essere Operatore Economico Autorizzato-AEO, con certificato AEO-Sicurezza o certificato AEO-Semplificazioni doganali-Sicurezza. Per entrambi i casi, il sistema di gestione adottato e certificato dovrà includere, tra l'altro, documentate procedure per lo svolgimento dell'attività di pesatura.

Per la pesatura devono essere utilizzati *calibrated and certified equipment*, ovvero strumenti regolamentari, come definiti dal DD n. 447/16 e individuati in strumenti in possesso della relativa omologazione rilasciata, alternativamente, ai sensi della vigente normativa.

*Ma alla luce di questo importante obbligo per la sicurezza dei trasporti navali, come hanno reagito gli operatori del settore?*

Durante un incontro presso il Porto di Trieste è emersa la preoccupazione diffusa in termini di impatto della normativa su costi di gestione e logistica dei porti, nonché della non uniformità di trattamento a livello di singoli stati comunitari, che può generare fenomeni di concorrenza sleale, soprattutto per scali marittimi che si trovano a ridosso di porti esteri (vedi Trieste rispetto a Koper e Rijeka), perché molti Stati europei non hanno ancora provveduto a dotarsi di linee guida nazionali. Inoltre non sussiste attualmente la volontà ad un approccio comune ed armonizzato sulla questione a livello europeo, rimanendo defilati, in modo particolare, da una proposta di gruppo di lavoro comune la Germania, la Spagna e l'Irlanda. A fronte di questi timori la Commissione ha preso atto della situazione di difficoltà degli Stati nel recepire la convenzione SOLAS e, considerata anche l'assenza di un indirizzo comune armonizzato, ha aderito all'idea di una "smooth implementation" degli obblighi derivanti dalla Convenzione Solas: in concreto, ha acconsentito ad un periodo transitorio al fine di permettere agli Stati membri la successiva piena implementazione degli obblighi internazionali.

Lorena Del Gobbo



## Lavoriamo insieme Lavoriamo meglio

**A** te, operatore con l'estero. Il ruolo delle Dogane negli ultimi anni si è spostato da quello prevalentemente tributario a quello di controllo sui requisiti perché un bene si possa considerare esportabile od importabile e con quali autorizzazioni. Spesso ti viene chiesta la sottoscrizione delle c.d 'dichiarazioni di libera esportazione', nelle quali ti assumi la responsabilità definendo i tuoi beni liberi da qualsiasi vincolo.

Ma sei sicuro che quello che stai dichiarando sia corretto?

Quando importi del legname per la produzione dei tuoi mobili ti sei accertato che il legno non sia tra quello protetto dalla convenzione di Washington? O quando vendi dei divani hai fatto il medesimo controllo sul pellame?

E così per moltissimi altri beni che potrebbero, inconsapevolmente, rientrare tra quelli per i quali vige l'obbligo di una licenza di esportazione e/o di importazione o l'obbligo di un controllo preventivo.

In tutto questo il 'buon senso' o la 'buona fede' non bastano.

Tutti i beni sono inseriti in specifici allegati comunitari che evidenziano le caratteristiche insite che il bene non deve avere per poter essere di 'libera esporta-

zione'. Se vuoi agire con la massima sicurezza e non incorrere in eventuali inconvenienti 'doganali' fai un'analisi preventiva al tuo prodotto.

Altro tema sul quale porre la massima attenzione è rappresentato dall'origine delle merci.

Come ben sappiamo l'Unione Europea ha stabilito sia in modo unilaterale che bilaterale accordi di libero scambio in tema di origine con diversi Paesi Terzi (ad ora gli accordi sono circa 40). Questi accordi prevedono che un bene di origine preferenziale italiana e/o comunitaria non sia assoggettato a dazi all'importazione nel paese ricevente.

Per la maggior parte degli scambi la merce di origine preferenziale è accompagnata da certificati di origine Eur1 rilasciati dalle Dogane per il tramite degli Spedizionieri doganali ma per la Corea del Sud vale l'esclusiva forma di dimostrare l'origine dei propri prodotti con l'acquisizione dello Status di Esportatore autorizzato (non viene quindi accettata altra forma di attestazione). Altri Paesi entreranno a far parte a breve di questo nuovo accordo.

Pertanto, al fine di evitare che il tuo cliente sia gravato da dazi all'importazione sui beni che esporti o che esporterai, possiamo dire che l'acquisizione di questo status è ormai imprescindibile. Altro problema che sembrava del tutto rimosso con l'avvento del sistema telematico doganale è poi rappresentato dalla mancata "dimostrazione" delle esportazioni. L'avvento del sistema telematico doganale (AES) che ha sostituito di fatto la vecchia bolla doganale cartacea ha portato sicuramente dei vantaggi ma, nello stesso tempo, i sistemi informatizzati pre-

sentano delle criticità. Da qui innumerevoli documenti in formato elettronico il cui esito, alla consultazione del cd MRN, risultano essere ancora 'in attesa di visto uscire'. Trascorsi i novanta giorni dall'emissione di una fattura non imponibile gli organi verificatori potrebbero sollevare la presunzione di cessione sul territorio nazionale con la perdita di tutti i connessi vantaggi fiscali, salvo dimostrare l'esportazione con prove alternative, spesso difficili da reperire. Ecco che una corretta gestione documentale e un "modus operandi" preventivo e contestuale ad un'operazione con l'estero rappresenta metodologia da non sottovalutare. È sufficiente un'esportazione non dimostrata (seppur avvenuta) per vanificare il ricavo della stessa. Pianifica sempre le tue operazioni. Non lasciare nulla al caso. Non dimenticare che il costo della filiera logistica ha raggiunto ormai un'incidenza del 20% sul prodotto.

La concorrenza si vince ormai contenendo questi costi e per contenerli dobbiamo conoscerli.

Quanto sopra rappresenta una goccia nell'oceano rispetto alla complessità della materia doganale. Affidati ad un professionista.

#### *A te, Doganalista*

Ricorda che con il nuovo codice doganale dell'Unione "chiunque" potrà essere Rappresentante Doganale. Solo una costante attività formativa ti permetterà di mantenere quella specificità che nessun altro soggetto potrà mai avere. Un cliente si rivolgerà sempre a te se saprai dare risposta ai suoi dubbi, se parteciperai con lui alle fasi preliminari e porrai l'operazione doganale come anello imprescindibile della catena logistica. Solo in questo modo la figura del Doganalista non potrà mai essere scalfita. Anche a te quindi, non lasciare nulla al caso.

dibile della catena logistica. Solo in questo modo la figura del Doganalista non potrà mai essere scalfita. Anche a te quindi, non lasciare nulla al caso.

#### *Ma anche a te Dogana*

Sii sempre di più parte attiva di questo contesto internazionale. Non dire sempre le cose che non si possono o devono fare. Se un imprenditore ha un'idea commerciale verifica sì i presupposti legali e tributari della sua iniziativa ma trova per lui una soluzione. Fallo uscire dall'ufficio confortato. Ricorda che gli investitori esteri non "amano" il nostro Paese non tanto per i costi del lavoro o l'alta fiscalità ma perché non hanno tempi certi per i loro investimenti. Sii scrupolosa ma veloce. Fai in modo che una norma venga applicata con lo stesso metro ad Aosta come a Taranto. Sii anche tu motore di questo Paese. Lavoriamo insieme, lavoriamo meglio, tutti.

Daniele Spagnol

