

Genova, 15 gennaio 2020

Agenzia delle Dogane: Esportazioni di masserizie verso i paesi africani; stato dell'arte ed indicazioni operative

Si richiama l'attenzione delle Aziende Associate sulla comunicazione pervenuta in data odierna dall'Agenzia delle Dogane a cui si rimanda per una attenta lettura.

Con i migliori saluti.

Il Presidente
Alessandro Pitto

All.to

Spediporto

via Roma 9/4, 16121 Genova
T +39 010 545 1986
F +39 010 590 316
info@spediporto-genova.com
www.spediporto.com

aderente a CONFETRA
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

membro della F.I.A.T.A.
Fédération Internationale des Associations
de Transitaires et Assimilés

aderente a FEDESPEDI
Federazione Nazionale delle Imprese
di Spedizioni Internazionali

9/2020

**AGENZIA
DOGANE
MONOPOLI**

Protocollo: 1331 /RU

Rif.:

All.:

Direzione Interregionale Liguria,
Piemonte e Valle d'Aosta
Sezione di staff

Genova, 13/01/2020

Al Consiglio Territoriale Spedizionieri
Doganali della Liguria

All' A.Ge.Spe.Do.

All'Associazione Agenti Marittimi

a Spediporto

ad Assiterminal

e, p.c. alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova

alla Prefettura di Genova

all'Ufficio delle Dogane di Genova 1

all'Ufficio delle Dogane di
Genova 2

alla Direzione Antifrode e Controlli
SEDE

alla Direzione Interregionale
per la Liguria
Piemonte
e Valle d'Aosta
Ufficio antifrode
Ufficio procedure e controlli dogane accise

OGGETTO: Esportazioni di masserizie verso paesi africani; stato dell'arte
ed indicazioni operative.

Come noto, presso le strutture portuali genovesi insiste già da diversi
anni un significativo traffico in esportazione di "masserizie", in parte

preponderante riconducibile a soggetti di etnia africana con destinazione finale l'Africa subsahariana¹.

È altrettanto risaputo che, in luogo delle suddette suppellettili, venga non di rado riscontrata la presenza di carichi irregolari di rifiuti che generano difficoltà operative di non poco momento agli operatori portuali in alcuni casi non disposti ad effettuare gli svuotamenti di merce stivata in maniera impropria e pericolosa; le riscontrate plurime violazioni della normativa ambientale sommate alla mancanza di strutture idonee a trattare i rifiuti acuisce oltremodo tale contesto di difficoltà che peraltro genera un insostenibile appesantimento delle attività di controllo degli uffici dell'Agenzia a discapito del corretto flusso dei traffici leciti.

Ciò posto, la scrivente Direzione Interregionale e gli Uffici maggiormente interessati da tali traffici, considerato l'alto numero di contenitori che si stavano accumulando all'interno dei terminal interessati durante l'anno appena trascorso, e riscontrato altresì il rilevante numero di violazioni delle norme poste a tutela dell'ambiente, si attivavano in una serie di correttivi la cui attuazione portava ad una drastica riduzione del numero di esportazioni di masserizie presentate presso il porto di Genova.

È appena il caso di segnalare che tale "*migrazione*" di dichiarazioni doganali verso altri uffici dell'Agenzia, oltre che essere assolutamente in linea con il quadro normativo di riferimento - ed in particolare con quanto stabilito dall'art. 221 del Regolamento 2447/2015, che ben chiarisce cosa debba intendersi per Ufficio di esportazione, e cosa per ufficio di uscita - rendeva opportuno la condivisione delle iniziative di che trattasi con gli Uffici centrali dell'Agenzia.

La Direzione Antifrode e Controlli, nell'apprezzare e condividere quanto ad oggi posto a presidio della liceità dei traffici da parte di questa Direzione territoriale, **invitava a continuare a mantenere alto il livello di attenzione sul fenomeno**, individuando quale passaggio fondamentale di tale azione di contrasto quello di una sempre maggiore **responsabilizzazione degli spedizionieri doganali**, individuati, come coloro in grado di garantire il giusto "filtro" per la corretta gestione di tali tipologie di carichi oggettivamente a rischio, in qualità di esperti del settore

¹ E a oggi, a seguito dell'evoluzione del fenomeno, anche presso alcuni luoghi cd "autorizzati"

ed in virtù della conoscenza dei loro clienti; del resto è giusto sottolineare che parte dei positivi risultati ad oggi ottenuti nella lotta a tale tipologia di traffico si collocano, anche, nel solco della già attuata collaborazione tra gli Uffici e gli esportatori/spedizionieri, che proprio in virtù della continua attività di sensibilizzazione effettuata, si traduceva nell'“isolamento” degli operatori non virtuosi ed in un conseguente sensibile miglioramento generale delle problematiche connesse al traffico delle masserizie.

Le iniziative intraprese, pur avendo mitigato e limitato il fenomeno, non sono (evidentemente) state sufficienti a sradicarlo, in quanto - seppur in modo minore - continuano a ad essere rilevati casi di violazioni delle normative ambientali, con le afferenti già citate criticità.

Ciò posto, nel rimarcare ancora come proprio la sinergia Autorità doganale/operatore economici, debba costituire nell'era della “*compliance*” uno dei fondamentali presidi per la corretta gestione anche di spedizioni sensibili come quelle in argomento, non si può fare a meno di evidenziare la significatività delle possibili **conseguenze sanzionatorie amministrative** di natura revocatoria rispetto agli atti di matrice autorizzatoria/facilitativa delle procedure doganali in genere, nelle quali potrebbero incorrere gli operatori doganali che non si siano dimostrati in grado di evitare violazioni della normativa doganale ragionevolmente prevedibili e prevenibili, non di meno di quelle di natura **penale**, qualora ne fossero ravvisati gli estremi, nei casi di reiterate violazioni di norme evidentemente valutabili e valutate come più gravi.

È pertanto non solo opportuno ma prima di tutto doveroso, che gli operatori interessati al rispetto della normativa doganale di settore che è alla base di tali tipologie di traffico², si adoperino nell'adozione di tutte le

² A tal proposito un inevitabile approfondimento delle norme di settore dovrà essere posto in essere da parte degli operatori sia per quanto riguarda l'ambito comunitario - Reg. CE n. 1013/2006 del 14.06.2006 (Relativo alle spedizioni di rifiuti) e successive modifiche ed integrazioni. Tra le più significative quelle apportate dalla Direttiva CE n. 31 del 23 aprile 2009, dal Reg. CE n. 219/ 2009 e dalla Decisione n. 438 del 10 agosto 2010 ma anche quello nazionale - Decreto Legislativo n. 152 del 24 marzo 2006 (Testo Unico Ambientale), relativo alla gestione dei rifiuti, e dalle sue successive modifiche e integrazioni. - Decreti Legislativi n. 4 del 16 gennaio 2008, n. 205 del 3 dicembre 2010 e n. 121 del 7 luglio 2011, emessi a seguito di Direttive comunitarie, quali la n. 98 del 19 novembre 2008, o per adeguare il testo della normativa nazionale allo stesso Reg. CE n. 1013/2006, ed ancora il Dec. Lvo n. 152/2006; ma anche il Decreto Legislativo n. 49 del 14 marzo 2014 relativo ai R.A.E. in applicazione della Direttiva 2012/19/EU oltre che Decreto 209 del 24.06.2003 in materia di esportazioni di parti attinenti la sicurezza dei veicoli

precauzioni necessarie e proporzionate ai rischi connessi alla tipologia di merci in argomento; ecco che la previa e sin da subito **completa acquisizione di tutta la documentazione di dettaglio** riferita alle tipologie di prodotti che si intende spedire all'estero, prima che venga "lanciata" la dichiarazione doganale, **rappresenta un presupposto indefettibile dell'operazione doganale di esportazione, a fronte della quale è assolutamente opportuno doversi astenere**, qualora l'operazione doganale di interesse non risulti esaustivamente strutturata dal punto di vista documentale.

In particolare, l'attenzione degli operatori doganali dovrà concentrarsi sul rispetto di quelle prescrizioni che più delle altre, dal punto di vista empirico, sono risultate di più frequente violazione alla luce delle esperienze maturate; il riferimento, senza pretese di esaustività, è rivolto: **a)** alle violazioni di prescrizioni in materia di gestione delle apparecchiature elettriche/elettroniche, il cui mancato rispetto genera i presupposti per i cd. R.A.E.; **b)** al necessario rispetto della normativa a presidio della corretta commercializzazione degli "pneumatici usati", spesso fonte di problemi in quanto di consueto non accompagnati da un "origine commerciale certa", piuttosto che risultare discutibili per via di caratteristiche tecniche che ne compromettono la funzionalità, anche alla luce di sistemi di "massimizzazione della volumetria dei container" oltre l'ordinaria capacità e ragionevolezza³; o, ancora, **c)** a quanto oggetto di specifiche prescrizioni in tema di sicurezza di parti di autoveicoli, qualora l'oggetto dell'esportazione sia costituito da quelle parti auto che, per loro natura più sensibili, possano provocare - in caso di errato funzionamento, (scongiurabile grazie all'appropriata attività di revisione effettuata da parte di centri autorizzati) - una perdita di controllo dell'autoveicolo o qualsiasi altro grave rischio per gli occupanti o eventuali terzi coinvolti, o il cui mancato funzionamento non è avvertibile dal conducente con un anticipo sufficiente a permettere di arrestare la marcia del veicolo o a consentire manovre tali da eliminare le possibilità di rischio (cd parti auto attinenti la sicurezza dei veicoli).

E' appena il caso di segnalare che altrettante attenzioni dovranno essere riservate da parte dell'operatore - **sempre prodromicamente al**

³ Non è inusuale riscontrare durante i controlli enormi quantità di pneumatici incastrati gli uni all'interno degli altri ai fini di utilizzare al massimo gli spazi dentro i contenitori

perfezionamento della dichiarazione doganale - d) all'accertamento della corretta origine commerciale degli autoveicoli usati e delle afferenti parti, se del caso, da bonificare, non mancando di considerare la normativa afferente l'esportazione definitiva di autoveicoli, motoveicoli, e rimorchi, per i quali siano previste formalità di pubblicità mobiliare, esportazione definitive che potranno essere correttamente perfezionate solo a condizione della previa ottenuta radiazione da parte del Pubblico Registro Automobilistico (PRA), adempimento – questo – subordinato ad una nuova revisione, dall'esito regolare, qualora l'ultimo controllo tecnico risalga a più di sei mesi anteriori alla data di presentazione della richiesta di esportazione.⁴

Proprio le categorie merceologiche richiamate, apparecchiature elettriche ed elettroniche a cui sono potenzialmente connesse le problematiche RAE, parti auto (attinenti la sicurezza dei veicoli e non), pneumatici usati, autoveicoli e motoveicoli usati, prodotti tessili di seconda mano a cui si accompagnano consuetamente problematiche connesse a trattamenti di sanificazione non effettuati, dovranno costituire oggetto di preventiva ed approfondita analisi da parte dell'operatore doganale.

A fronte per altro di spedizioni condivise di carichi (stesso container ma pluralità di speditori) - modalità di spedizione che non rappresenta certo un'eccezione nell'ambito di tali tipologie di traffici quanto piuttosto la regola - le suddette cautele dovranno oltremodo considerare anche l'aspetto soggettivo della transazione, al fine di evitare che la pluralità di soggetti speditori che per ragioni di economicità decidono di condividere lo stesso container, possa andare a detrimento, in sede di accertamento, della riconducibilità della merce al relativo titolare con frustrazione degli afferenti aspetti sanzionatori qualora ne vengano riscontrati i presupposti; a tal proposito, il reperimento di documentazione utile a poter identificare la titolarità della merce all'interno del container in condivisione, come liste di dettaglio enumeranti le merci di proprietà del singolo, documentazione fotografica di supporto o altro, rappresenta il corretto approccio alle operazioni di che trattasi.

Le suddette generali prescrizioni debbono intendersi non solo riferite al traffico containerizzato, ma anche a quello rotabile, considerata la - non di

⁴ art. 103 c. 1 Cds, come modificato ad opera dell'art. 5 c. 1 lett. d) D. Lgs. 98/2017.

rado - riscontrata prassi di utilizzare i vani e tutti gli alloggiamenti disponibili degli autoveicoli ed assimilati, alla stregua di ulteriori luoghi di stoccaggio di merce, con possibile ulteriore pregiudizio delle norme poste a tutela della corretta integrità e peso dei carichi viaggianti.

La presente attività di sensibilizzazione si rende opportuna all'indomani della grave situazione di difficoltà già creatasi presso alcuni terminal genovesi che come tale deve essere presa a monito per evitare il ripetersi di situazioni simili; ciò posto si invitano gli operatori tutti⁵ a porre in essere i giusti presidi ed al rispetto della normativa tutta, già citato riferimento normativo compreso (l'art. 221 del Regolamento 2447/2015).

E' appena il caso, infine di rammentare che le attività di presidio richieste dal traffico delle "masserizie", alla luce di tutto quanto precedentemente riportato, si ripercuotono negativamente sulle attività di controllo ordinarie per via dell'impegno continuo di risorse umane richieste, risorse che vengono ad essere sottratte all'attività di istituto dell'Agenzia con evidente ulteriore pregiudizio dello sviluppo dei flussi di traffico leciti.

Si pregano Codesto Consiglio territoriale, le Associazioni di categoria in indirizzo nel voler dare la massima diffusione della presente ai propri associati.

Il Direttore Interregionale
Dott. Andrea M. Zucchini
(Documento firmato digitalmente)

⁵ Le suddette prescrizioni devono ritenersi estese a tutti gli operatori economici, in qualche modo coinvolti dal suddetto ambito di interesse